

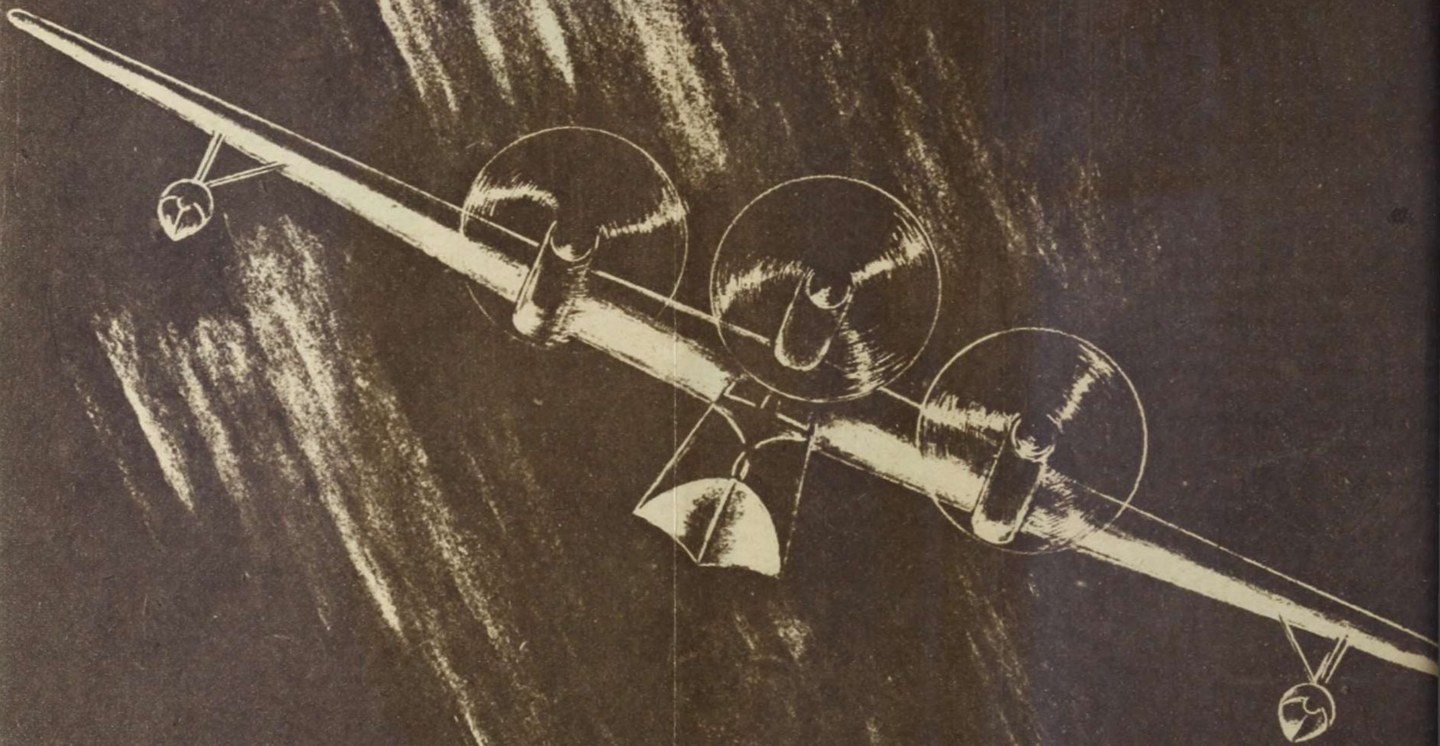
Kis magasságban készülnek támadásra a Do. 215 gépek



ARADO

Ar 96 B


B & V



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM 8. SZÁM * BUDAPEST, 1943 ÁPRILIS 15



1942 március 11-től április 11-ig

A második világháború keleti arcvonalának második téli háborúja véget ért. A bolsevista hadvezetőség ügyesen előkészített, a szovjet birodalom minden részéből összevont, fölényes számerejű földi, főleg páncélos alakulatokkal végrehajtott nagy támadása, a kitűzött hadműveleti célok elérése nélkül befejeződött. A megszilárdult Donyec-vonal, az Ilmen-tótól Orelig kiigazított új német arcvonal, a tamanfélszigeti német hídfő minden további előretörést megállítottak. A keleti német, olasz, finn, magyar és egyéb szövetséges csapatok önfeláldozó téli küzdelme nem volt hiábavaló. Súlyos csatákban, igen nehéz időjárási körülmények között harcolva, meghiusították a messzi szovjet célokat, Európa lerohanását. Ennek a gigászi téli küzdelemnek a tengely hadvezetés számára fontos tanulságai, a kétmilliós szovjet ember- és óriási anyagveszteség következményei csak a tavaszi, illetve nyári tervek végrehajtásánál fognak mutatkozni. A Szovjetnek ez a szövetségesei számára is meglepő erejű téli támadása *katonai, politikai, gazdasági és tömeglélektani* hatás tekintetében azonban már most bírálat alá vehető.

Milyen *katonai* célokat ért el a Szovjet óriási veszteségű téli támadásában? Sztalingrád elfoglalása és a Volga hajózás utánpótlás szempontjából fontos felszabadítása kétségkívül komoly eredmény. A középső arcvonalon, Demjanszk, Rzsev, Gzsacknál levő támadóékek visszavonása Moszkva számára megkönnyebbülést jelent. Egyébként a többi eredmény inkább területnyereség, katonai érték nélkül. A német védekezés változatlanul szilárd, a Dnyeper és Donyec közötti német ellenoffenzíva pedig a keleti tengelyhadsereg régi erejét és lendületét igazolja. A Kaukázus északnyugati része felett levő német hídfő biztosan áll. A német légierő igen hatásos bevetése a téli háború második szakaszában nagy meglepetés volt ellenségeink számára. A stukák az arcvonalban és a mögöttes területen történt nagytömegű bevetése végleg megbénította a szovjet tartalékok beavatkozását. A Szovjet légiereje viszont, a sztalingrádi támadásoktól eltekintve, eredményesség szempontjából messze a számaránya alatt működött. 2500 repülőgép, 10.000 harckocsi és kereken kétmillió főnyi emberveszteség négy hónap alatt, a felsorolt eredményekkel szemben olyan óriási áldozat, aminek alapján a szovjet téli támadásának katonai sikeréről beszélni nem lehet, mert azokat a célokat, amikért megindult, csak kis részben érte el.

A Szovjet téli támadásának eredményei a legvegyesebb hatást váltották ki *politikai szempontból* a szövetségeseknél is. Amíg az előnyomulás tartott, a bolsevistákkal még tárgyalni sem lehetett, annyira nyeregben érezték magukat. Az európai semlegesek viszont az orosz kolosszus katonai felkészültségének láttán rádöbbennek a bolsevizmus igazi veszélyére és rejtett európai céljaira. A támadásnak talán csak Anglia jelenlegi vezető körei és a nemzetközi plutokrácia örült egy ideig, amíg a lengyel területi kérdések felvetése és a kis és nagy államok jogai és kötelezettsége körüli vita az európai légkört meg nem zavarta. Politikailag sikert kovácsolni a szovjet győzelemből nem tudott sem a szovjet, sem az angolszász politika. Ellenkezőleg, mert felvetette a háborúutáni rendezés sok kényes kérdését, határozott zavart okozott, amit most Eden próbált Washingtonban rendezni, miután Casablancában Roosevelt és Churchill nem tudtak Sztalin nélkül megegyezni.

A téli offenzíva *gazdasági* eredményei is nagyon soványak. Ukrajna mezőgazdasági és bányászati kincsei a tengely kezén maradtak. A Volga ugyan felszabadult és a majkopi olajvidék is, de utóbbi a kubáni német hídfőtől hamarosan elérhető.

Az orosz támadás *tömeglélektani hatása* ellenségnél, szövetségesnél és semlegeseknél egyaránt kedvezőtlen a Szovjetre. A tengelyerőket összekovácsolta és a totális háborúra való áttéréssel még nagyobb erőkifejtésre késztette. A semlegesek nagy tömegei megdöbbentek és védelmet keresve a bolsevizmussal szemben, angolszász oldalról semmiféle »garanciát« sem kaptak a szovjet igényekkel szemben az angolszászok és szövetségeseik, főleg a lengyel, holland és norvég emigráns kormányok is zavarba jöttek az orosz támadás után, megnőtt bolsevista étvágy miatt. Törökország aggályai is megnövekedtek a Dardanellák miatt. Az angol és amerikai közvélemény sem egységes a szovjet kérdésben. A szovjet erő és támadás sok naív angolszász elképzelést semmisített meg, amik a háború végével és az akkor bekövetkező angol-amerikai világrendezéssel voltak kapcsolatosak. A téli háború eredményeit bősé-



Éjszakai támadásra induló He. 111



Német-olasz repülőkaraván érkezik Tuniszba

gesen tárgyaló és túlzó ellenséges propaganda nem járt eredménnyel és a bolsevizmus veszélyének sem felnagyítása, sem lekicsinylése nem téveszthette meg azokat, akik a bolsevizmus igazi arcát ismerik. 1943 telének nagy eredménye a Szovjet elleni egységes európai szellemi arcvonal lényeges megerősödése, — annak összeomlása helyett.

*

A Németország elleni angol-amerikai légioffenzíva eddigi tetőpontját ebben a hónapban érte el. A lakosság elleni légiháborút kétségkívül az angol hadvezetés kezdeményezte, amikor még az elmult években kidolgozta a német hadiipar és lakosság elleni megalkuvás nélküli légiháború tervét. Ennek a légiháborúnak bevezetője a tavaly májusi Köln elleni nagy támadás volt, amit Churchill büszkén jelentett be az angol alsóházban. A svájci Interavia repülőkönyomatos felveti ezzel kapcsolatban azt a kérdést, vajjon úgy mint 1940/41 őszén és telén megindult a német légierő harca *Angliáért*, most az angolszász légierő egyre erősödő támadásai nem jelentik-e a *Németországért* megindult légiháborút? Ismerve a német légierő jelenlegi ütőképességét, maga a svájci lap jegyzi meg, hogy ez, a lakosság totális háborúra való lelki átállása és a német haderő hatalmas ereje mellett még az angolok szemében is túlzás. Egy naív amerikai író említette nemrég megjelent könyvében, hogy angol vezetőkörökből hallotta azt a nézetet, hogy »a szövetségesek páncélosai akkor fognak Európán át gördülni, ha az égbolt már meg lesz tisztítva«. Az ezzel kapcsolatos szakszerűtlen és utopista elképzelések részletezését a svájci lap is mellőzi, mi még rövidebbre vehetjük az egész regényszerű elmefuttatást. A német légtér védelme csak oly veszteséges támadásokat tesz lehetővé, ami az ellenfél anyagi, személyi tartalékainak, de főleg támadószellemének kimerülésére vezet. Már többször olvastuk német és olasz jelentésekben, hogy az angolszász repülők az erős légvédelem miatt még a célok elérése előtt ledobták bombáikat és visszafordultak. Anélkül, hogy az ellenfelet lebecsülnénk, megállapíthatjuk előre, hogy erősen védett célok elleni támadásoknak a 15%-os átlag gépveszteség miatt, ez a jelentés gyakoribb lesz. A céltalan bombavetés pedig csak anyagpazarlás és nem árt a német hadiiparnak. A birodalmi fegyverkezésügyi miniszter a napokban jelentette be, hogy a nagy légitámadások dacára, egyetlenegy géppel, páncélossal vagy ágyúval sem került ki kevesebb a frontra, mint eddig.

Az angol légierő februárban 10.000 tonna bombát dobott, márciusban még többet. Amíg a német légierő zöme keleten harcol, a német *ellentámadások* természetesen gyengébbek, de az *elhárítás* egyre erősödik. A lakóházak és kulturális kincsek elleni légiháborúra, a német védtelen lakosság elleni háborúra a német légierő megfelelő választ fog adni és akkor az angol repülőanyahajó könnyen léket kaphat.

Ennek a háborúnak a Németország elleni angolszász *légiháború* és az angolszászok elleni *tengeri* háború két paradoxonja. A világ legerősebb légi nagyhatalmát a levegőből, a legerősebb tengeri hatalmakat tengeren próbálják katonailag megverni. A legjobban sebezhető részeket az angolok a levegőből, a németek a tengeren kísérlik megsemmisíteni. A kontinentális Német- és Olaszország búvárhajóinak százaival oly sikereket ért el a tengeri háborúban, ami az angolszászoknak a legnagyobb gondot okozza, mert *nincs még biztos szerük az elsüllyesztés csökkentése és a hajótermelés fokozásának elérésére.*

A németországi légitámadások gyakorlati végrehajtása tekintetében sincs meg a teljes egyetértés. Az amerikaiak nappal szeretnének állandóan támadni, az angolok az éjjeli támadásra helyezik egyedül a súlyt. Pár héttel ezelőtt Nappal vagy éjjel támadjunk cím alatt három szakember az amerikai rádióban a nyilvánosság előtt vitatta meg a tételt. Az egyik az amerikai gépek nappali bevetését német felségterület ellen túlveszteségesnek tartja a német elhárítás erőssége miatt, a másik a nappali és éjjeli támadások között kompromisszumot kíván. A harmadik leszólta az angol bombázó légierőt, mert az nappal nem tud támadni. De mindhárman megegyeztek abban, hogy Németországot *csupán légitámadásokkal legyőzni nem lehet.*

*

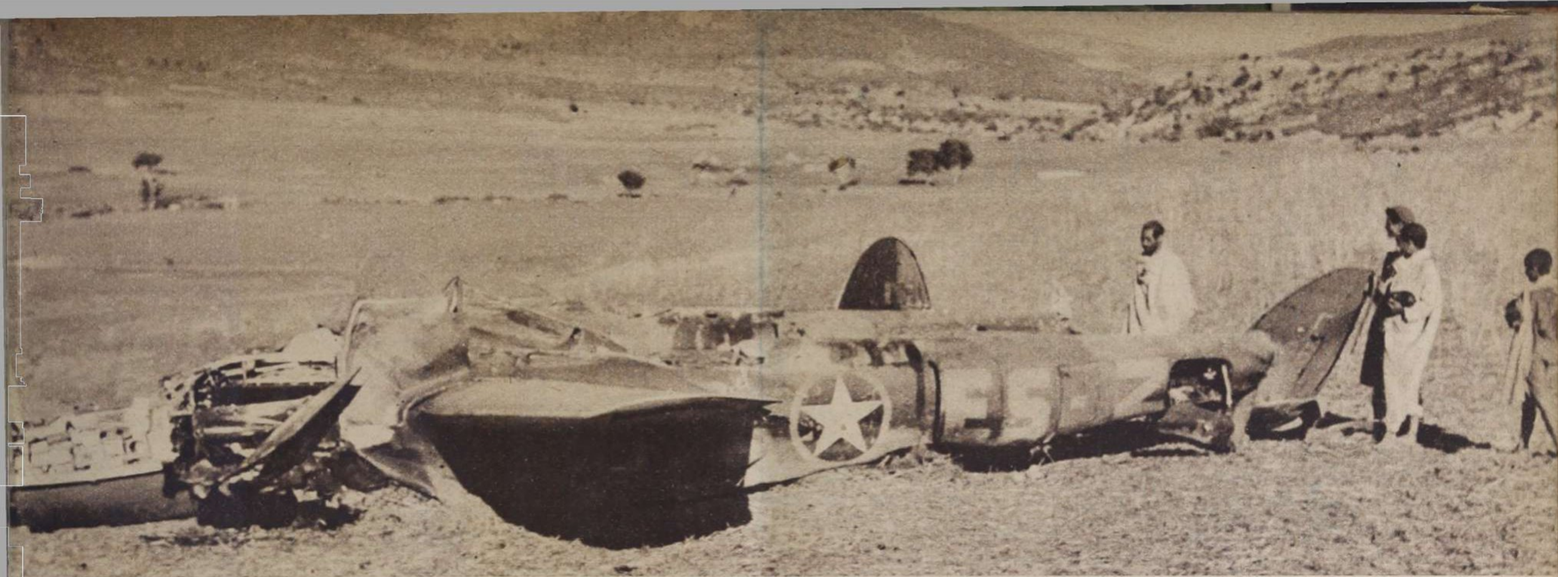
Március hónapban volt a német és olasz légierő fennállásának tíz, illetve huszadik évfordulója. A két légierő teljesítményei minden dicsőítés helyett beszélnek. Göring és a Duce egyaránt napiparancsban fordult a német, illetve olasz légierőkhöz, kiemelve szerepüket a győzelem kivívásában. Minden harctéren, a tengerek felett és az anyaország védelmében, a kiváló német és olasz légierő rettegett ellenfele az angolszász-bolsevista hatalmaknak. Tábornokok, tisztek, tiszthelyettesek és a legénység egybeforrva a repülés szolgálatában, egyformán hozta és hozza meg a legnagyobb áldozatot. Az orosz téli támadás lefékezésénél és a sikeres ellenoffenzíva támogatásánál, a tuniszi sikeres hadműveleteknél Európa védelmében a tengelyrepülők hervadhatatlan érdemeket szereztek. Az erősödő angolszász repüléssel folyó harc még sok nehéz feladat elé állítja a tengely egész repülőerejét. De ismerve repülőink szellemét, töretlen harci erejét, a végső győzelem csak a mienk lehet.

*

A német hősök emlékünnepén Hitler, katonás, rövid és komolyhangú beszédben emlékezett meg azokról a bajtársakról, akik Európa jövőjéért és a németségért életüket áldozták. A birodalom félmilliónál több hősi halottját gyászolja a mostani háborúban, akik hősi halálukkal megváltják Európát, biztosítják az új szabad fejlődést a bolsevista rabság helyett.

A szovjet arcvonalon az időjárási okok miatt is ellanyhultak a harcok, Tuniszban tetőpontján áll a háború. Nyugaton az angolszász légiháború egyre fokozódik. A tengereken a búvárhajóharc már hónapok óta nem csökkenő eredményességgel folyik. Távol-Keleten a légiháború erősödik, a tengeren és szárazföldön nincsenek nagyobb hadmozdulatok.

A szovjet arcvonalon a német légierő és a szövetséges finn, magyar, szlovák és horvát vadászok állandóan támadták a szovjet légierő kötelékeit. A nagyobb földi hadműveletek az időjárás következtében lassan leálltak, úgyhogy legfeljebb zászlóalj-, ezrederősségű vállalkozások vannak mindkét részről. A Szovjet a kubáni német hídfő



Ez maradt a Lockheed Lightningből

ellen, az Ilmen-tótól délre és északra és a Ladoga-tó környékén támad eredménytelenül. A német csapatok Kurszktól északnyugatra és délre, a Donyec-könyökben javítják újonnan elfoglalt állásaikat. A légierő a legutolsó héten az egész arcvonal mögött támadta a bolsevisták vasútvonalait, kirakóhelyeit és az utánpótlást szállító vasúti szerelvényeket. A Murman-vasút több kilométer hosszúságban kapott bombatámadásokat és a rosztovi és attól délkeletre fekvő nagyobb vasútállomások is.

A szovjet földön vívott második téli háború véget ért, a tavaszi hadieseményeket az arcvonalak nyugalma és a mögöttes területekre irányuló légitámadások vezetik be.

*

Az angolszász-francia erők támadása teljes erővel folyik Tuniszban. Nagy ember-, anyag- és most már repülőgépfölénnyel folyik a szívós támadás március 21-e óta. A tengely mostani hadvezetése, csapatainak szelleme és harcedzettsége a három-négyszeres fölényben levő ellenséggel szemben annyira érvényesül, hogy az csak a déli és délnyugati szakaszon tudta az arcvonalat háromhetes harc után Sfax területére visszanyomni. Az erős oldaltámadások, amiknek célja Rommel erejének elvágása volt, egytől-egyig sikertelenek maradtak. A német-olasz légierő hatásosan támogatja a súlyos védőharcot és az ellenség földi és légierejével szemben önfeláldozóan küzd. Az angolszászok repülőgépvesztesége a támadás megkezdése óta több mint kétszáz a tuniszi légtérben. Tuniszban mind a tengely, mind az angolszász légierő elsősorban az utánpótlás, a közlekedési vonalak ellen támad. A német légierő főleg a 8. hadsereg és a sivatag felől felvonult francia kötelékek összekötővonalaira mért súlyos csapásokat és az északi szárny mögött fekvő kikötőkre. Az angolok és amerikaiak a déli olasz kikötőket Nápolytól kezdve Palermóig állandóan támadják és a tuniszi parti utakat. A német légierő közelharcalakulatai és főleg zuhanóbombázói erőteljesen küzdenek az ellenség páncélos és gyalogos alakulatai ellen is. Tuniszban körülbelül a tetőfokán áll a harc mindkét részről és abban az angol és amerikai csapatok vesztesége halottakban, foglyokban és sebesültekben meghaladja a kétszázezer főt. Ehhez járul még a tengeri szállítás alatt elveszettek tekintélyes száma is. Az északafrikai kaland végeredményben nem az lett, aminek ellenségeink szánták. A tuniszi csata eldőlte befolyásolja az egész földközitengeri térben tervezett angolszász hadműveleteket és a csata kimenetelének időpontját, az időért harcoló tengelyerőknek mesterien sikerül hatodik hónapja visszaverni minden angolszász támadást.

*

A nyugati légiháborúval a továbbiakban foglalkozva, a német támadások főleg a déli és keleti part kikötői, vasutai, csapattáborai ellen irányulnak nappal és éjjel. Tehát kifejezetten katonai célokat bombáznak, ezzel szemben a Rotterdam, Párizs, Antwerpen elleni légitámadások, amiről az ellenséges propaganda eléggé hallgat, mind terrortámadás és a lakosság ellen irányul. A német nyugati vidék ipari centrumai ellen végrehajtott nagy támadásokkal kapcsolatban fontos megbeszélés volt Göbbels miniszter elnöklete alatt, amelyiken Milch vezértábornagy, Göring helyettese is résztvett. A német visszaütés nem fog elmaradni és a megtorló-támadások ideje eljön. Addig a légvédelem további tökéletesítése és a lakosság érdekében tehető intézkedéseket kell a támadások tapasztalatai alapján kiadni. A nyugati második arcvonalról most kevesebb szó esik. Az ott létesített új erődműveket semleges ujságíróknak is bemutatták a németek. Olyan hírek is vannak, hogy az angol és nyugateurópai repülőterek számának összevetéséből egyes angol szakértők nem látják biztosíthatónak a légiuralom kiküzdését, ami pedig alapfeltétele lenne egy nagy inváziónak. Az angliai *repülőgépanyahajó* nem bír el korlátlanszámú repülőgépet. Nehéz az oda összpontosítandó nagy légierő üzemanyagutánpótlását is megoldani, hiszen $5^1/_2$ millió tonna tartályhajóflotta van már a víz alatt.

*

A tengeri háború kezdete óta márciusban volt a legnagyobb búvárhajótámadás egy igen erős convoy ellen. Több mint kétszázezer tonna hajótér elsülyesztésével végződött ez a négy napon és éjjelen át folyó üldözőharc, amiben több búvárhajófalka vett részt. A márciusban elsüllyesztett 850.000 tonna mutatja Dönitz vezértengernagy eredményes működését. A búvárhajóharc pedig még tovább fokozódik. Az ellenséges hajótér elleni küzdelemben az eddigi adatok szerint a repülők az összes elsüllyesztett hajóknak több mint az egyötödét süllyesztették el. A súlyosan megrongált hajóknak azonban közel kétharmada repülőtámadás következtében sérült meg. Az idei tavasz és nyár angolszász támadóterveiben a legnagyobb kérdőjel a német-olasz búvárhajóharc eredményessége.

*

A japán tengeri és légitevékenységről szóló hírek után most az india-burmai határon megsemmisített egyik angol támadócsoport elleni eredményes harcról számolt be a tokiói rádió. A Florida-szigetek melletti amerikai convoy elleni japán légitámadás igen érzékeny veszteséget jelent az amerikaiaknak. A kínai tisztogató hadműveletek is tovább folynak, egyébként Távol-Keleten nincsenek nagyobb hadiesemények.

*

A legutolsó napok nagy eseménye Hitler és Mussolini négynapos tárgyalása. Az első brenneri találkozó óta tudjuk, hogy ezek a megbeszélések mindig nagy események bevezetői. Igy lesz ez most is. Hiába hirdeti az ellenséges propaganda, hogy a kezdeményezés már az angolszászok kezében van. A belső vonalon harcoló tengelycsapatok egyik fronton védőleges, a másik arcvonalon támadó hadműveletekkel irányítják a háborút a végső győzelmes kifejlődés felé.

Bt.

Kara Jenő temetése

Kara Jenő, a Magyar Aero Szövetség elnöki teendőivel megbízott ügyvezető társelnök holttestét III. 28-án szentelték be Budapesten és 29-én temették Győrött. A ravatalnál régi munkatársai nevében dr. Vízkelety Imre, a M. Ae. Sz. jogtanácsosa a következőket mondotta:

Sötét időkbe száll vissza a lelkem, amikor búcsúzni készülök Tőled, bajtárs, barát és példakép: Kara Jenő.

1918 őszét írták akkor. A magyarok *Istene* elfordította tőlünk fénylő homlokát. A *király* menekült. A *haza* ezeréves testén pedig idegen eszméktől kótyagos hollók ülték a pusztítás torát.

Örök büszkeségünk marad, hogy ezekben a sötét, minden életműködést és intézményt szétzüllesztésre ítélő napokban vagy másfél tucatnyi, akkor még fiatal repülőtiszt össze tudott verődni az albertfalvai gépgyár repülőterén és napokon belül felszerelten, feladatokra készen állott az első magyar repülőszázad.

Ennek a másféltucatnyi kicsiny csapatnak a nevében mondok most utolsó istenhozzádot. Neked, aki a lelkesedés első kusza alkotásaiba belevitted a fegyelmet, a rendet és az első világháború repülőtereiről hazahozott nemes bajtársi szellemet.

Emlékszel-e az első sikerek mámorosan büszke napjaira? Emlékszel-e, hogy az első megalkotott kristályosodási pontok körül hogyan vonzódtak össze újra eggyé a legjobbak? És emlékszel-e, hogy milyen jóleső volt látni, hogy az emberek szívesebben jók és nemesek, csak példát kell mutatni nekik! És emlékszel-e, hogy mit éreztünk a vörös vihar elmultán, amikor az első nemzeti kormány hadügyminisztere állapította meg, hogy a repülőcsapat szelleme töretlen és nemes maradt.

Mi, a Te munkatársaid, vállaltuk ugyan az elismerést, de tudtuk, hogy az érdem a Tied. Mert Te voltál közöttünk az élő lelkiismeret, amelynek a szava lehet néha kegyetlen, de mindig és mindenekfölött igaz.

Azután eljött a katasztrófa esztendeje: 1920.

Hiába volt, hogy magunkra vettük egy forgalmi részvénytársaság képtelen külsőségeit. A trianoni ellenőrző bizottságok fűrészei 108 repülőgépet és 220 motort — mindenünket — semmivé tették.

De a lelkünk megmaradt töretlenül és Veled az élen tehetetlen dühtől csikorgó fogakkal kezdtük hirdetni az igét: Mégis akarunk, tehát fogunk repülni tovább.

Ekkor következett a Te kálváriád.

Az akkori ország és az akkori társadalom beletörődött abba, hogy a levegő a mi számunkra nem lehet szabad. Körülöttünk állig felfegyverkezett ellenséges szomszédok ezrekben számolták legmodernebb gépeiket, csak nekünk kellett koldusoknak maradnunk.

A régi gárda — ismét Veled az élen — vívta egyideig a keserves, kilátástalan harcot a külső elnyomás és a belső közöny ellen, amelynél bűnösebb és veszélyesebb egyetlen nemzedéket sem sujtott még soha.

Ahogy teltek a kilátástalan küzdelem szomorú évei, úgy fogytak el Mellőled a régiek. Bocsássa meg nekünk az irgalmas Isten és bocsáss meg Te is, hogy a kálváriát már nem tudtuk végigjárni Veled. Lendületünk elfáradt. A legbecsületesebben elmondott fogadkozásainkat szertefoszlásra ítélte az idő. Akarattól csikorgó fogunk és a légcsavar szelében lobogni tanult hajunk kihullott, a keserves haragtól ökölbeszorult kezünk pedig békés polgári foglalkozást keresett.

És Te egyedül maradtál.

Egyedül a Magadválasztotta őrhelyen. Áldoztál otthont, nyugalmat és egészséget az eszmének, amelynek egykor együtt voltunk boldogtalan szerelmesei. Egyedül Te maradtál meg az élő lelkiismeret mindig bátran kimondott szavaknak, nekünk csak a Te fanatikusan becsületes, önzetlen és fáradhatatlan munkád csodálata és elismerése maradt meg a régi csillogó színekben. És a Te koporsód mellett az az egyetlen vigasztalni tudó hitünk, hogy a minden férfierények egyetlen igazságos számontartója, az igaz Isten megadja majd Néked a tulsó világ repülőterein azt a rangot és kitüntetést, amelyet Te a hiteddel, legendás becsületességeddel és az eszméhez való rendíthetetlen ragaszkodásoddal megérdemeltél.

Csak a testedtől búcsúzunk. Azt holnap magához öleli örökre az édes magyar anyaföld, amelyet Nálad jobban és tisztábban nem szeretett még senki soha. De a lelked ittmarad közöttünk. Mint örök világító fáklya. Mint egyetlen követésre méltó példaadás. Mint vigasztaló ige a magyar mult és a magyar jövő kietlen mesgyéjén, hogy: Ha lehettek a multban ilyen férfiak, akkor lehetnek még a jövőben is. Mutatni az utat. Hirdetni, hogy a férfiélet ideál és áldozat nélkül szertefoszlásra ítélt üres semmiség, beváltatlan ígéret, élettelen álom, amelyből minden perc romokra való ébredés kockázatát rejti magában. De amig Hozzád hasonlók őrködnek a magyar álmok felett, addig nem kell félni a jövőt.

Isten Veled.

A győri temetésen Madaras Aurél plébános mondott imát a magyar repülés nagy halottjának sírjánál.

Mindenható örök Isten! Megrendült szívvel és könnyes szemmel állunk itt, elhúnyt testvérünk ravatalánál. Egy munkás, példás élet zárult le mindenható akaratodból és mi tudjuk, hogy nem változtathatunk ezen, bármennyire érezzük is példájának hiányát. Te rendelted így el s mi alázatosan belenyugszunk legfelsőbb végzésedbe, ha vérzik is a szívünk és fáj is a lelkünk.

Nem is panaszkodni jöttünk, de kérni Téged, az élet és halál Urát, légy kegyes hozzá, ki életében mindig csak a szépet, nemeset és tökéleteset kereste. Tekintsd munkás és vallásos életét, hiszen Benned bízott harcaiban és küzdelmeiben. Benned remélt bajaiban és életének sikertelenségeiben. Szívében mindig ott őrizte mélységes szeretetedet és tiszteletedet és ez a szeretet ütközött ki egész életén, akár az otthon szerető melegét élvezte, akár a közélet és a haza küzdelmeiben harcolt az igazságért. Lelkének Benned gyökeredző rendíthetetlen hite adott neki acélos szilárdságot, szívének mindenkor megbocsátó és belátó meleg szeretetet embertársai iránt, egész életének azt a példás szépséget, melyet valamennyien csodáltunk benne.

Tekintsd, Uram, érdemeit, melyeket sohase magának, de mindig a Te segítségednek tulajdonított. Légy elhúnyt testvérünk lelkének édes Atyja és öleld őt Magadhoz, örvendeztesd meg lelkét színed látásával és vidd be őt örök mennyei országodba.

Légy Atyja és vigasztalója összetört édesanyjának és családjának. Kegyelmeddel enyhítsd meg szívük mélységes bánatát, vigasztald meg és erősítsd meg őket, hogy ne törjenek össze a bánat súlya alatt, hanem atyai végzésedben megnyugodva, érezzék jóságos szent Szived szeretetét és melegét.

Nekünk pedig jóságos mennyei Atyánk, adj szent végzéseidben megnyugvást. Add, hogy az ő példáját követve mi is a becsületes, munkás élet útjait járjuk, melyeket ő járt egész életén át, mi is megőrizhessük rendületlenül a hitet, melyet ő megőrzött s a mi szívünket is járja át a nemes élet szárnyaló, rajongóan lelkes szeretete, mint ahogyan az övét járta át.

Neki pedig adj az élet szenvedéssel teljes, fáradalmas küzdelmei után örök nyugodalmat és életének sokszor borús napjai után az örök világosság fényeskedjék neki ott a Te országodban, hol nincs többé bánat és szenvedés, nincs többé halál, könny és elválás, de amint Te mondottad, ki az örök Igazság vagy, örök élet és örök boldogság van. Amen.

PK—Kenneweg gyönyörű képe a budapesti légvédelem fényszóróinak gyakorlatáról

ARCVONALRÓL ARCVONALRA

PK—Kenneweg — ez a név és jelölés sok ember előtt ismerősnek tűnik fel. Hol is láttam, hol is olvastam ezt — kérdi az olvasó. Megmondjuk, segítünk, ne fárassza magát a fejtörésben. Diedrich Kenneweg német ujságiró, a »Signal« nagy német képeslap szerkesztője s nagyszerű képes riportjaira az egész világ felfigyelt. Most hosszas betegség után pihenőre jött hozzánk, de így sem mulaszthatta el, hogy néhány nagyszerű képriportot ne készítsen Magyarországról, főleg a magyar légierőkről.

Egy dunaparti szállodában látogatom meg. Kétméteres vékony ember fogad. Nem »ifjú óriás«, hanem sokkal inkább az ujságírás »vén róká«-i közé tartozik. Nyilván óriási tapasztalatának kell lennie, ha a német propaganda e hatalmas szervének, a »Signal«-nak szerkesztését reá bízták.

A PK. szervezete

Kérésemre elmondja a propagandaszázadok szervezetét. Általában minden egyes hadseregcsoporthoz osztanak be egy-egy propagandaszázadot (Propagandakompanie = PK.). A század vegyesösszetételű: vannak benne írók, fényképészek, filmesek, hangriporterek s a kezük alá dolgozó segédszemélyzet. Egy-egy század természetesen csak a saját körzetében, a saját hadseregparancsnoksága területén készít riportokat, cikkeket. Ezeket a csapatokat végigkíséri előnyomulásukban, állóharcaikban, résztvesz minden fontosabb vállalkozásban és gyüjti az anyagot. A beküldött anyagot futárgépek juttatják el az anyaországba, a központba, ahol fontosság és időszerűség szerint kiértékelik és közlésre adják azt. Tehát az egyik század például Kleist tábornagy csapataival megy előre, a másik, mondjuk, az Atlanti-Fal csapataival van Brest és a spanyol határ között s így tovább.

Igen kevesen vannak azok a haditudósítók, akik nem tartoznak egy-egy állandó század keretébe, hanem szabadon járnak végig az arcvonalakon. Számuk össze-vissza nem haladja meg a tizet. Ilyen »szabad« haditudósító PK—Kenneweg barátunk is, aki a »Signal« különtudósítójaként az egész harcban álló világot bejárta.

Franciaországtól Budapestig

Megkérem, meséljen élményeiről, hol mindenütt járt s mit tapasztalt.

— A háború első szakaszán a Westwallban voltam a német erődcsapatokkal. Résztvettem járőrvállalkozásokban, ahol mélyen behatoltunk a francia Maginot-vonal erődrendszereibe s nem egyszer igen komoly ellenséges ellenhatásban volt részünk.

— A franciaországi hadjárat alatt indult meg a »Signal«, először a »Berliner Illustrierte« különkiadásaként, később teljesen önálló folyóiratként. Ekkor először a spanyol határra utaztam le és onnan a megszállt területekre visszatérő menekültekkel jöttem vissza s erről a drámai eseménysorozatról számoltam be a lap első két számában.

— 1941 márciusában ment Afrikába Rommel tábornagy s én májusban mentem le, hogy a német csapatok hősi harcait megörökítsem. A líbiai határon, a Halfaya-szorosban volt a »főhadiszállásom« és innen vettem részt mindenféle vállalkozásban: voltam repülőgéppel az arcvonal felett, mentem páncélos felderítő járőrökkel előre, voltam gyalogsági előcsatározásokban. Természetesen repülőgéppel mentem le s jöttem vissza közben, amikor a lap szerkesztése úgy kívánta. Az út Afrikába igen érdekes: megvárják, míg 4—5 Junkers 52. összeszegyűl s akkor egészen alacsony, alig 25—50 méter magasságban repülnek át a tenger felett, hogy az angol vadászok ne vegyék észre az egyetlen géppuskával felfegyverzett masinát. De volt, amikor egyetlen géppel mentünk át. Angol géppel csak egyszer találkoztunk, de a találkozás nem fejlődött közvetlenné, mert valahol mögöttünk olasz hajókaravánt észlelt a Tommy s így mi őt nem érdekeltük.

— A szovjet elleni harcban először a déli arcvonalon voltam, az olasz csapatokkal Dnyepropetrovszk és Sztalino között, itt töltöttem a tél egy részét is. Később a leningrádi frontra

mentem, ahol repülőgépről is megnéztem a város bombázását. Ettől kezdve gyorsabb ütemben látogattam a frontokat. Ott voltam Dieppenél is. Legutoljára a doni arcvonalon a magyar csapatok körében készítettem érdekes felvételeket és beszámolókat. Sajnos, hirtelen súlyosan megbetegedtem, magyar futárgép hozott haza. Most, felépülve, ismét Budapesten töltöttem lábadozónapjaimat. A Vkf. 6. osztály készséggel bocsátotta rendelkezésemre egyik tisztjét és társaságában meglátogattam a magyar légierő létesítményeit, felvételeket készítettem a vadászokról, a zuhanóbombázókról, a felderítőkről, az ejtőernyősökről, hogy így lapom számára megörökítsem a magyar légierő kiváló személyzetének kiképzését is.

A legérdekesebb élmény

— Legérdekesebb élményem — folytatja Kenneweg szerkesztő — az afrikai arcvonal meglátogatása volt. Nem csupán mivel fényképészszempontból a sivatag eszményi terep, hiszen egész nap vakító verőfény van, hanem mert a sivatag — bármilyen furcsán hangzik — szép. Érdekes a maga csodálatos nagyságában, végtelen kiterjedésében. Nem mondom, a homok már korántsem illethető az »eszményi« jelzővel, mert az voltaképp nem is homok, olyan mint valami folyadék. Rendkívül finomszemcséjű s amikor a sivatagban a gépkocsi egyet huppan, fejünk fölött összecsapnak a homokhullámok. Rommel tábornaggyal sokat jártam együtt, hiszen törzskaránál tartózkodtam. Vele felderítő útra menni eléggé veszélyes. A tábornagy nincs tekintettel semmire, őt nem érdeklik ellenséges lövedékek becsapódásai, csak megy Moritz-cal, a parancsnoki kocsival és célja elérésében semmi meg nem zavarhatja. Repülőgépről már nem olyan érdekes a sivatag, de annál érdekesebb az út a tenger felett.

Repülő-haditudósítás

Megkérdezem, hogy mint minden fegyvernem harcában résztvett haditudósítónak, mi a véleménye a repülő-haditudósításról. A válasszal hamar készen van, de előre megmondja, hogy kissé csalódni fogok.

— A haditudósító feladata talán a légierőknél a legnehezebb és egyben a leghálátlanabb is. A személyes élményre ráfekszik a motor állandó zúgása, az embernek nincs ideje gondolkodni, mert mire a történés lényegére rádöbbent, már el is mult az élmény. Híradóinkból ismerjük a repülőfelvételeket. Voltaképp mindig minden ugyanaz: felszálló gépek, a pilóta a gép orrában, hulló bombák, becsapódások a földön. Néha egy-egy légiharcfelvétel, de itt sincs meg az igazi élmény, hiszen a támadás két-három másodperc alatt lezajlik s ennyi idő alatt kellene felvételeket készíteni. A lövések zaját nem hallani, mert a motorzúgás mindent elnyom. Beszéltem olyan haditudósító bajtársammal, aki ötvenszer vett részt máltai bombázáson. Az ötvenedik bevetés után készített képek semmiben sem különböztek az elsőn készítettektől!

— Már sokkal érdekesebb feladat páncélosokkal előre menni. Igaz ugyan, hogy a harckocsi belsejéből nem sokat lehet látni, kintről pedig csak egy darabig lehet fényképezni. S éppen mikor a dolog haditudósítói szempontból legérdekesebbé válik, be kell csukni a kocsi tetejét!

— Mennyivel más a gyalogságnál: Csak az ember harcát látom meg és örökítem meg. S hogy itt a legveszélyesebb a munkám, arra egyetlen példa: mikor az ujságban vagy a híradóban erős ellenséges tűzben fedező gyalogságot látunk, soha nem jut eszünkbe, hogy egy ember: a haditudósító legalább egy pillanatra kibújt a fedezésből, hogy ezt a fényképet elkészíthesse!

Mondásának mély igazságát nem lehet kétségbevonni.

Egy fényképet ad nekem, — ezt közöljük is — most készítette Budapestről légvédelmi gyakorlatozás közben. Remek felvétel. S megígéri, hogy még küld majd magyar repülőkről készített felvételeket, a Magyar Szárnyak számára.

Végül jövő terveiről kérdezem. Spanyolországba igyekszik, onnan Szicíliába s esetleg még Tuniszba is átrepül. Persze, ha közben új fejlemény bontakozik ki valahol, akkor oda is elmegy. De legalább havonként egyszer meglátogatja huszonegy nyelven megjelenő lapjának szerkesztőségét is. PK—Kenneweg állandóan szolgálatban van! —y —ő

A légiháború további kiélesedése Nyugaton

Sir Archibald Sinclair angol légügyi miniszter március közepén az alsóházban büszkén bejelentette, hogy a *Royal Air Force* február hó folyamán 10 millió kg bombát — négyegyszer annyit, mint az előző hónapokban — és március első hetében további 4 millió kg bombát dobott nyugatnémetországi városokra és ezáltal a polgári élet súlyos megbénításán kívül azt is elérte, hogy kétszerannyi vadászt köt le Nyugat-Németországban, mint amennyi keleten bevetésre került. Német hivatalos helyről elismerik, hogy a RAF legújabb támadásai nemet nagyvárosok ellen mindinkább élesebbé váltak. A március 2-i *Berlin* elleni éjjeli támadás után további nehéz támadások következtek *Essen, Nürnberg, München, Köln* és *Stuttgart* városa ellen. Berlin kimondott *terrortámadásoknak* minősíti őket és kifejezésre juttatja, hogy nincsen kétség aziránt, mely különleges céllal követik az angolok ezt a hadvezetést *a nagyvárosok sűrű lakóhelyei, műemlékek és művészeti telephelyek* ellen. Német részről a brit légierő támadásait ezért az előző világháború éhségblokádjával hasonlítják össze. Ma épp úgy, mint akkor, — német nézet szerint — a brit hadvezetés megkísérli, hogy az ellenfél katonai ellenállóerejét *az anyaország háborús akaratának megtörésével aláássa.* London ama állításait, hogy ezek a támadások csak a birodalom hadigazdasági központjai és a közlekedési hálózat ellen irányulnak, a *megdöbbentő tényleges eredmények* megcáfolják. Pótolhatatlan, az egész emberiséget érdeklő kultúremlékek, építmények, könyvtárak, okmányok pusztulnak el és félő, hogy a háború elfajulásával ez olyan megtorlásokra fog majd vezetni annakidején a németek részéről, amelyet elsősorban az angolszász kultúra fog megbánni.

Már ismételten rámutattunk arra, hogy ezért a barbár hadvezetésért *a történelmi felelősség* kétségtelenül Angliát terheli, mert a RAF volt az, amely 1940 január 12-én először bombázta a syltszigeti Westerland nyílt német várost. *A német légihaderő a német polgári célok további bombázását akkor egyelőre nem torolta meg.* A német hadvezetés 1940 nyaráig csupán arra szorítkozott, hogy felemelje tiltó szavát a légiháború eme elfajulása ellen. Csak 1940 szeptember 4-én jelentette ki Hitler vezér és kancellár, hogy a német légi haderő most már éjjel-nappal szüntelenül válaszolni fog. Nem tagadják Németországban, hogy a vezéri kijelentés után sok angol város vált célpontjává a német légi haderő rendszeres légitámadásainak. Német nézet szerint, tehát a hadvezetés eme módját valósággal kiprovokálták, amikor a polgári lakosság elleni légiháborút »*a Royal Air Force rendszerré tette*«. És ezt maguk az angolok is alátámasztják Morrison angol belügyminiszter (az angol légoltalom vezetője) egyik sajtónyilatkozatával, amely a »Zürcher Zeitung« 1942 november 29-i számában látott napvilágot. Ebben a »villámháború« kapcsán a következőket mondotta:

»A németek hadászati szempontból tulajdonképpen csak két támadási területet bombáztak, Londont, mint Anglia és a brit empire szívét és Mersey területét (Liverpool és Manchester), mint az atlantik csata vég-gócterületét. A legnehezebb támadások London ellen irányultak, egymásután 57 éjjelen át. Az Anglia elleni légiháború tehát nem utolsósorban a főváros ellenállásának története, amely — Morrison nézete szerint — ezáltal vált tulajdonképpen népszerűvé a vidéken.«

Oslót, Brüsszelt, Párizst és Athént is kímélte a német hadvezetőség és csak Rotterdamot és Belgrádot kellett katonai célként bombázni.

A sokat emlegetett lengyelországi hadjárat példája is üres hírverés, mert a német külügyi hivatal még 1940-ben nyilvánosságra hozott francia titkos vezérkari iratokat, amelyek az emlékezetes la charitéi iratzsákmányból kerültek ki. Ebben közölték *Armengaud* francia tábornok, varsói légügyi attasé és *Choisy* százados, a lengyelországi francia katonai misszió tagjának jelentéseit. Mindketten egyhangúan megállapítják, hogy *a német légi haderő csak háborús célokat bombázott és a lengyel polgári lakosságot kímélte.* »Csak katonai célokat támadtak meg a német légi haderő részéről — mondja Armengaud tábornok emlékirata 1939 szeptember 14-ről — és ha sokszor polgári személyek is meghaltak, úgy ez azért történt, mert katonai célok közelében tartózkodtak. Fontos, hogy ezt Franciaországban és Angliában megtudják.

nehogy megtorlások induljanak meg olyasvalamiért, amiért nincsen ok a megtorlásra és nehogy a totális légiháború rsszünkről indíttassék meg. Ki kell jelentenem, hogy a német légi haderő a nemzetközi jog szerint cselekedett.«

Choisy százados, mint a lengyelországi francia katonai misszió tagja, a német légi haderő lengyel terület fölötti működéséről 1939 szeptember 10-én így jelent: »A német légi haderő, amely az abszolút légiuralmat már a harc megindulásakor kiküzdötte, a lengyel légvédelem által zavartalanul kereshette fel céljait és azokat nyugodtan bombázhatta, mint békében a gyakorlóterületen. Ebből magyarázható meg, hogy *a polgári lakosság és maguk a helységek is viszonylag megkímélve maradtak.* Éjjeli bombatámadások nem voltak. Varsó bombázása tiszta példa erre. A közvetlenül megtámadott célok a pályaudvarok, a repülőterek, a parancsnoksági épületek és a visztulahidak voltak. Célszerűnek látszik, hogy a légi-háború eme időszakából a megfelelő tanulságokat levonjuk.«

E két jelentésből is megállapítható, hogy a német légi-haderő a lengyel arcvonal hátában is, hadvezetésében csakis a katonai célok megsemmisítésére törekedett.

Valóban bámulatraméltó, hogy ezekkel a bizonyítékokkal szemben az angolszász vezetőemberek milyen cinikus és kíméletlen brutalitással nyilatkoznak a légi háború továbbvezetéséről. Így pl. *Duff Cooper*, volt angol miniszter, a légi-háború és a háborús célok tárgyalásával kapcsolatosan kijelentette: »Gondoljatok arra, hogy a háború után nem szabad német nemzetnek maradnia.« Még nyiltabban beszélt felelős katonai vezető, *Frank Andrews* altábornagy, az európai U. S. A. légierőnek újonnan kinevezett vezérkari főnöke, *Clapper*, az Exhange tudósítása előtt. Nem győzzük eléggé hangsúlyozni, hogy ezeket a nyilatkozatokat a legszélesebb körben ismertetni kellene, ehhez állást is kell foglalni, mert csak így ismerhetjük meg a veszély valódi nagyságát, amely nemcsak a tengelyhatalmakat érinti, hanem minden kis európai nemzet elmerülését és biztos pusztulását jelenti. A keleteurópai bolsevista hordák győzelmével, a balti, keletlengyelországi és beszarábiai példák alapján, egyész Európa kulturája megsemmisül, káosz, nyomor és az 1918-as állapotok hatványozott elzüllési állapota követi azt. Az interjú szerint: »Andrews tábornok első feladatának tekinti *a Németország elleni légiháború kiélesítését.* Sohasem indult ki abból a gondolatból, hogy a légiháborúval egyedül elő lehet idézni Németország vereségét, de azt hiszi, hogy a kölni 1000 gépes vállalkozáshoz hasonló naponkinti légitámadás olyan zűrzavarhoz kell hogy vezessen, hogy a német hadigépezet ilyenformán közelebb hozható az összeomláshoz.«

Clapper azután a katonai körök következő véleményét közli: »Míg Oroszország főképpen a szárazföldön harcol és a szövetséges haderők a szárazföldi arcvonalak harcához előkészülnek, addig a közbeeső időszakban az amerikai légierő a R. A. F.-fal megkezdheti feladatait, amelyeket a szövetséges szárazföldi hadseregnek folytatniok kell. Minden Németországra dobott bombának kétségtelenül kettős hatása van. Nem szabad egyedül a fizikai hatást tekinteni, mert a légiháború a német anyaországi arcvonal erős lélektani megterhelését is jelenti. De nemcsak Németországról van szó. Az a tény, hogy *Spaatz* tábornok parancsnoksága alatt jelentős amerikai és angol légierők kerülnek felépítésre, arra mutat, hogy *Olaszország* ellen is fokozottabban éles légi-háborút indítunk. A kettős légi hadvezetés természetesen egyelőre csökkenteni fogja a két ország ellen vezetendő légi hadműveletek nagyságát az egyes országok ellen, de nemsokára lehetséges lesz a két ország ellen naponként 1000 amerikai bombázót bevetni.«

Clapper azután folytatja: »Tanui vagyunk egy különös változásnak Németországban. A hírverés hirtelen komolyhangú lett, a vezérkarban folytonos változások vannak és a német napisajtó állandóan a totális mozgósítást tárgyalja. Úgy tűnik, mintha Hitler és Napoleon oroszországi háborúja között figyelemreméltó párhuzamok tűnnének fel. Vajjon további párhuzam is várható? Amikor Napoleon megnyerte a borodinoi csatát és szabaddá tette az utat Moszkva felé, a győzelem látótávolságba került. Az oroszok állandóan visszavonultak, míg a győzelmes francia csapatoknál és szövetségeseiknél felbomlási tünetek keletkeztek. Megkezdődött Oroszországban a gerillaháború és Napoleon győzelmes hadseregeinek arcvonala mögött olyan dezorganizáció állott elő, hogy alig hat héttel a nagy győzelmek után összeomlás és a végzetes visszavonulás következett. Tolsztoj, aki ezekre a történelmi tényekre magyarázatot keresett, úgy vélte, hogy a bátor francia katonákat a Moszkváig vezető győzelmes előnyomulásukban vakrémület fogta el, amikor a gerillaháború ilyen hirtelen bekövetkezett. Napoleon hadseregeinek fegyelme meglazult és amikor a mindgyorsabban visszavonuló hadseregek elérték Szmolenszket, már csak az egymásra lövöldöző és fosztogató oszlopok tömegei maradtak meg.«

Ennyit az angolszász vezetők gondolatairól és titkos vágyálmairól. Mondanunk sem kell, hogy ezek a nyilatkozatok egyrészt az angolszász közvélemény, másrészt a rejtelmes, maga külön útján céltudatosan haladó szovjet szövetséges megnyugtatására szolgálnak, akit sem a tekintélyes hadianyagszállítások, — amelyet a német tengeralattjárók alaposan megkoppasztanak — sem az afrikai arcvonal nem elégít ki, hanem a téli offenzív megrekedése és az óriási vér- és anyagáldozatok hatása alatt, *változatlanul sürgeti a második arcvonalat Európában!* Ezt pedig ezideig az angolszász hadvezetés még nem merte megkockáztatni. Szerintük először a földközitengeri helyzetet kell teljesen tisztázni és csak akkor lehet európai partraszállásról szó. Mindaddig meg kell elégedni a második arcvonallal a levegőben, ez pedig megvan!

A német sajtó nyiltan állástfoglal ehhez a kérdéshez és egyáltalában nem becsüli alá, sem el nem siklik a kérdés fölött. Sőt, a súlyosan megpróbált városok polgári lakosságának áldozatait és szenvedéseit még aláhúzza. De éppen a lakosság *fegyelmezett és bátor magatartása* ad szerinte biztosítékot arra, hogy a brit hadvezetés súlyosan téved, ha azt hiszi, hogy ezzel még csak közvetve is katonai eredményeket érhet el. Úgylátszik, a R. A. F. légioffenzívája lényeges szerepet játszik a brit-amerikai haditervben, de nincs kétség aziránt, hogy hatástalan *és még csak emelni fogja a német nép akaraterejét.*

Ami az oroszországi helyzetet illeti, tudjuk, hogy a partizánharccal már két év óta kísérletezik a szovjet, de a német haderő harceljárásának módosításával és a légiszállítás nagyarányú beállításával két télen át mesterien uralta a nehézségeket. Visszacsapásokkal minden hadvezetőségnek számolnia kell, vakrémületről szó sem lehet és a partizánharcnak nincs hatása, de a tengelyhadvezetés fölényes, újszerű hadvezetése és előnyös hadászati helyzete a belső vonalon biztosítja a végleges győzelmet, amely csak idő kérdése lehet.

A német nép felvilágosítást nyert, — és ezt nálunk is állandóan hangoztatni kell — hogy magatartását a hadvezetés fontos tényezőjeként kell minősíteni. Nem vitás viszont, hogy a légitámadásokat szenvedett polgári lakosság általában *keményebbnek és ellenállóképesebbnek* mutatkozott, mint ahogyan azt a háború előtt, a légiháború szakemberei általában hitték.

Angol hivatalos jelentés szerint Londonban 9 hónap alatt 375.000 ember lett hajléktalan. Portsmouthban 70.000 házból csak 5000 maradt ép. Londonon kívül Liverpool szenvedte át a legsúlyosabb légitámdaásokat. A Coventry elleni támadás 400 géppel egy éjjelen át, összpontosítottsága miatt volt súlyos. 1941 végéig — a hivatalos jelentés szerint — 43.667 polgári személy vesztette életét Angliában a légiháború hatása alatt.

Ha azonban az angolok annakidején kitartottak a London, Southampton, Birmingham és más városok elleni légitámadások alatt, úgy most Berlin, Hamburg, Bremen, Lübeck, Köln, Essen, Nürnberg és München polgári lakossága mutatja, hogy *nem kevésbbé erős fizikai és erkölcsi ellenálló ereje.* És ezt mutatta Budapest is a két szovjet légitámadás alatt.

A magyar városi lakosságnak is tisztában kell lennie azzal, hogy bátor és nyugodt magatartásával lényegesen hozzájárul a küzdő haderő harcához és a végső győzelemhez. Higgadt magatartás, alapos légoltalmi szervezet, amely főképpen a gyors tűzoltásra készül fel és a nép törhetlen akarata hozhatja meg csakis a győzelmet még a legnehezebb anyagi helyzetben is. Nehezen érthető csak meg az angolszász terrornak brutális légi hadvezetése, amely kétségtelenül a kultúrnépek közötti *háború további elfajulására és pótolhatatlan kultúrértékek szomorú pusztulására* fog vezetni. Tényleg bekövetkezik a Spengler által megjósolt elmerülése a nyugati civilizációnak? Nem hisszük és minden hitünk és bizalmunk Magyarország és Európa szebb jövőjében van. Ezért kell ma mindenkinek fenntartás nélkül a nemzet szolgálatába állani a végső győzelem kiharcolására.

vitéz Szentnémedy Ferenc

FW. 190.

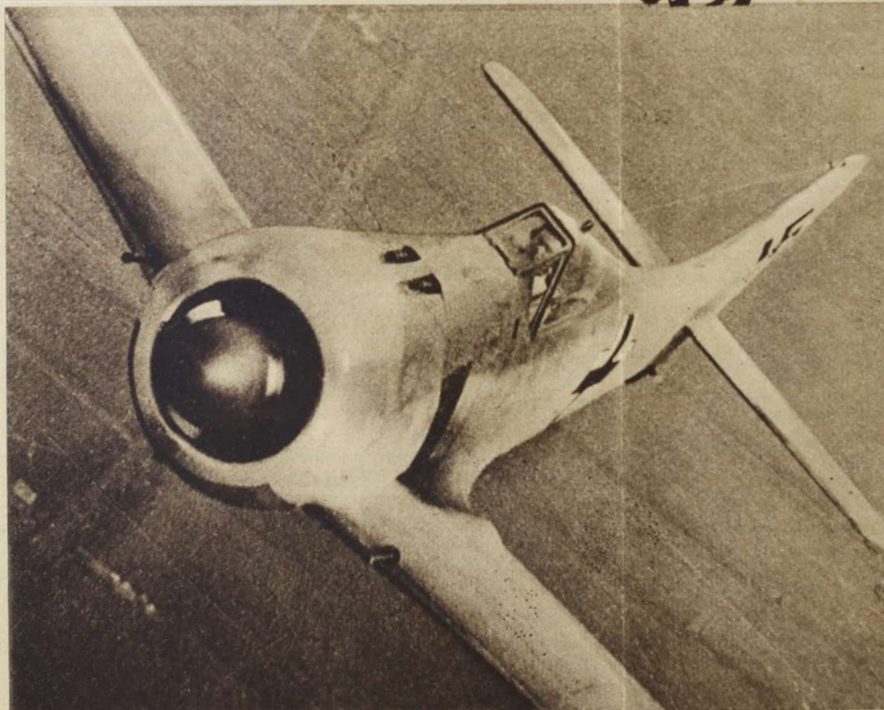
1. Állítható légcsavarszárny.
2. Légcsavarkupak.
3. Légcsavartengely.
4. Hűtőkerék.
5. Olajhűtő.
6. Sebességmérő.
7. Nehéz gp. MG. 151.
8. Csűrő.
9. Egyensúlyozólap.
10. Motorágy.
11. Szélvédő.
12. Ledobható tető.
13. Antenna.
14. Vezérsík.
15. Oldalkormány.
16. Magassági kormány.
17. Csillapítósík.
18. Farokkerék.
19. Vezetőülés.
20. Gázkar.
21. Bevonható létra.
22. Főtartó.
23. BMW. 801 motor.
24. 20 mm gépágyú.
25. Bevonható futómű.
26. Futókerék.
27. Irányfény.
28. Szárnyvégborítás.

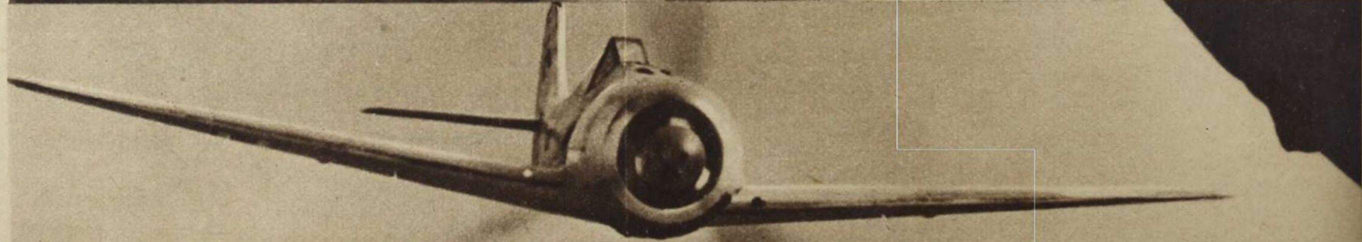
A csatornaparti és afrikai német repülőkötelékek nagyarányú légi győzelmeiben nagy része van a Focke-Wulf FW. 190 vadászgépek kiválóságának. Ezeket a gépeket, amelyeket egyébként már nagyjában ismertettünk lapunkban, — tervezőjüknek, Tank mérnöknek rövid életrajzával együtt — nagy számban vetik be a német légierők nem csupán a nyugati és déli területek ellenséges berepülések ellen való védelmére, hanem támadó vállalkozásokban is, bombával felszerelve angliai célpontok ellen.

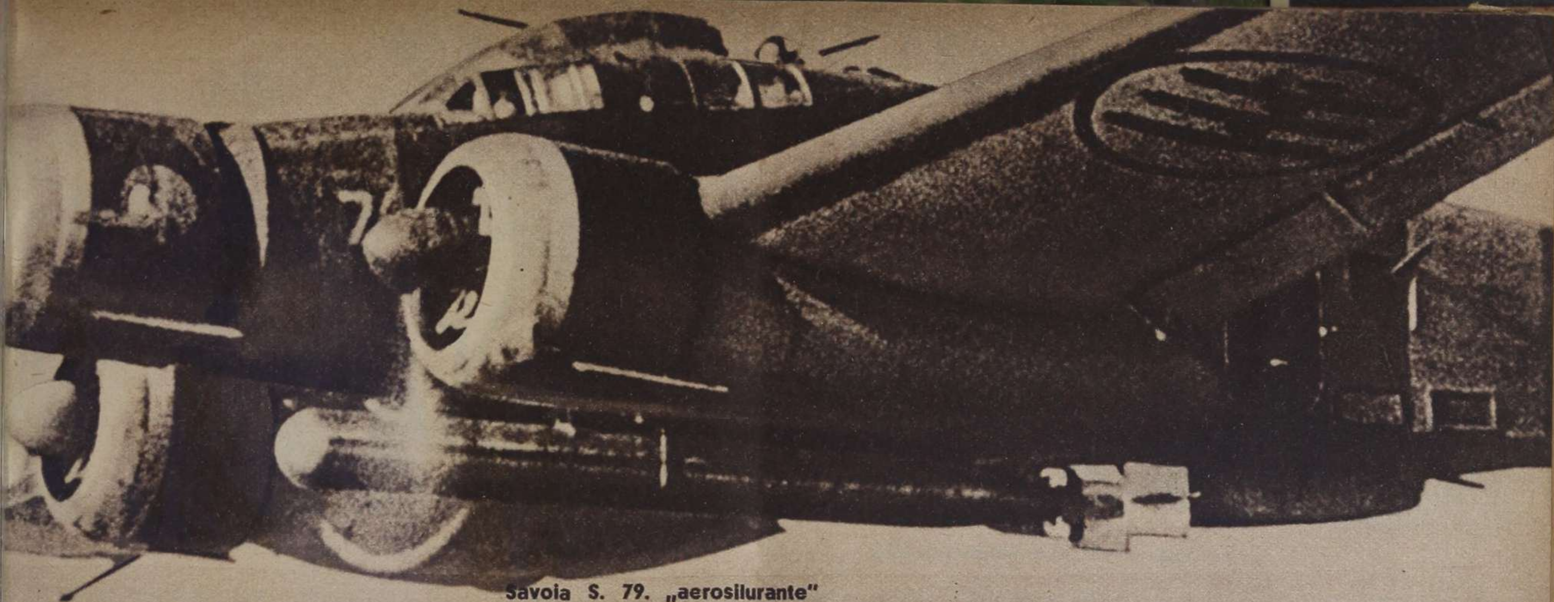
A gép legfőbb jellemzője, nagy sebessége és kis méretei következtében nagy fordulékonysága. Legnagyobb sebességét 595 km/óra értékre becsülik, hivatalos adatnak nem vagyunk birtokában. Fegyverzete két 20 mm-es gépágyú (Rheinmetall—Borsig), valamint két nehéz űrméretű géppuska (Rheinmetall—Borsig MG. 151), esetleg két könnyű géppuska.

A közölt vázlatrajzon a gép minden fontosabb részletét megtaláljuk s így pontos tájékoztatást kapunk a világ egyik legkiválóbb és számos légiharcból győztesen kikerült vadászegyülésesé-ről.

A gépben 1450 lóerős BMW 801 kettős csillagmotor van s pontos típusjelzése a szolgálatban levő válfajok szerint Focke-Wulf FW. 190 A—1 és A—3.







Savoia S. 79. „aerosilurante"

Torpedóvető repülőgépek

A háború eddigi során a torpedóvető repülőgépek elég nagy szóhoz jutottak. Támadásaiknak nem csupán könnyű rombolók és védtelen teherhajók, hanem erős páncélzattal és torpedóvédő eszközökkel ellátott csatahajók és repülőgép-hordozók is áldozatul estek. A Taranto elleni angol légitámadás, a Bismarck üldözése, az olasz légierő sikeres vállalkozásai az angol hajózás ellen, de mindenekelőtt a japán légierő átütő sikerű támadásai a távolkeleti vizeken beszédes bizonyítékai az új fegyver kiválóságának.

Még a legjobban védett úszóerőd sincs biztonságban a torpedóvetők támadásaitól. A légitorpedó hatásában jóval erősebb, mint a repülőbomba, annak ellenére, hogy becsapódási sebessége (kb. 90 km/ó) alig harmadrésze a bombáénak (250—300 km/óra). Ennek oka a hadihajók építési módja. Minden védelem a vízfölötti támadások elhárítására szolgál. Legerősebb ez a hajó közepe táján s a lövegtornyok előtt, mivel ezeken a részeken a gépeket és a lőszert kell védeni. Ma a páncélzat vastagságát annyira növelték, hogy lehetetlen az egész hajót páncélozni (az angol 35.000 tonnás új csatahajókon 14.000 tonna páncél van, ennek ellenére a Prince of Wales a japán torpedóvetők találataiban megsemmisült).

A vízfeletti rész minél erősebb páncélozása következtében a támadó igyekszik ellenfelét a vízvonal alatt találni. Erre pedig csakis a torpedó megfelelő fegyver. Bombákkal csak véletlen mellétalálattal lehet hasonló hatást elérni.

A torpedóvető vízijárművekkel (gyorsnaszád, búvárhajó, torpedóromboló, korvett) szemben a repülőgép legnagyobb előnye nagy mozgékonysága és sebessége, tehát meglepetésszerű támadásokra való alkalmassága.

A támadás 200—250 km/óra sebességgel 5—100 méter magasságból az ellenséges hajó menetirányához képest tompaszögű irányból közel vízszintes helyzetben történik. A torpedó sebessége általában 20—25m/mp. Az ellenséges hajó sebessége viszont 10—15 m/mp. Az előretartás mértékét ennek megfelelően kell megállapítani.

Többnyire nem egy gép, hanem kötelék hajt végre támadást különböző irányokból, hogy így lehetetlenné tegyék a torpedók kikerülését. Különösen, ha eközben még zuhanóbombázók és magasbombázók is támadják a hajókat, szinte lehetetlen a menekülés. Iskolapéldája ennek a japán támadás a Prince of Wales és a Repulse ellen. Először magas és zuhanóbombázók támadták a hajókat, hogy így a légvédelmi tüzérséget lekössék, utánuk több kilences hullámban jöttek a torpedóvetők és támadásuk meg is hozta a kívánt eredményt.

*

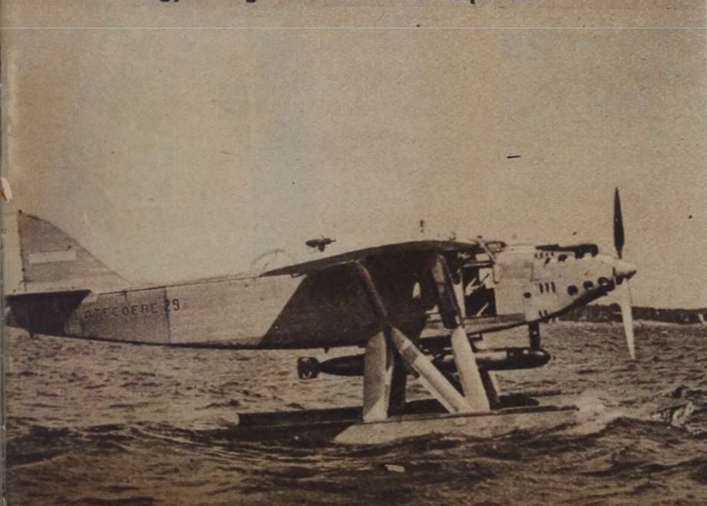
A levegőből való torpedótámadás gondolata korántsem új. Már igen régóta foglalkoznak vele elsősorban Olaszország, Anglia és Franciaország. Hogy időközben Japán és az Egyesült Államok sem maradtak el a fejlődésben, arra a háború eddigi menete szolgáltatott néhány bizonyítékot. Németország — noha kiváló torpedóvető gépekkel rendelkezik, eddig nem igen alkalmazta a tengeri légihadviselés e fajtáját, főleg, mivel a német légierő bevetési területein nem is kínálkoznak erre a támadásra alkalmas célok. Valószínű azonban, ha erre alkalom nyílik, a német torpedóvetők kiváló gépeikkel nem fognak elmaradni a harcból. (Hír szerint jelentékeny számú Heinkel He. 111. KA. torpedóvetőgép szerepelt máris az északafrikai harcokban, főleg az algiri vizeken.

A régebbi időben végzett olasz kísérletekről nincs sok hírünk. Elsősorban a Romeo és Savoia Marchetti gépekkel végezték azokat az alapvető kísérleteket, amelyeknek eredményeképp ma annyira eredményes multra tekinthetnek vissza tekinthetnek vissza az olasz torpedóvető-kötelékek.

Anglia elsősorban a Fairey és Blackburn torpedóvetőgépekkel kísérletezett. E gépekből jelentékeny mennyiséget adtak el külföldre is, valamint a Hawker—Gloster gyárakéiból. Dánia, Norvégia, Svédország, Finnország vásárolt ezekből a gépekből. Elegendő megemlíteni a Hawker Horseley és Dantorp, továbbá a Fairey III. F., Gordon, Seal és Swordfish gépeket, valamint a Blackburn Ripon és Shark s a Vickers Vildebeest torpedóvetőket. Felesleges megemlíteni, hogy a háború kezdetén Anglia kizárólag kétfedelű Shark, Swordfish és Vildebeest gépekkel rendelkezett, ezek természetesen sehol sem állhatták már meg helyüket! Uj gépekről kellett gondoskodni.

Franciaországban a Latécoère-cég

Egy ősrégi Latécoére 290 torpedóvető



A Hawker Dantorp szintén régi típus





Anyahajóról felszálló Baffin (elavult)



Korszerű Heinkel 115 torpedóvető

gyártott évenként egy-egy torpedóvetőt, továbbá Gourdou—Leseurre és CAMS. Ezek a gépek azonban sohasem kerültek megfelelő sorozatban építésre s a legutolsó építésre adott típusok gyártási előkészületeinek is véget vetett az összeomlás.

Az USA állandóan ébren tartotta a torpedóvetés gondolatát s főleg a Douglas és Vought gyárak végeztek alapvető munkát e téren s ennek eredményeképp hosszú időn keresztül minden valamirevaló amerikai haditengerészeti többfeladatosgép ezekből a gyárakból került ki. Az Egyesült Államokban e gépeket TB-sorozatjellel látják el. (Pl. TBD—1 = Douglas 1. sz. torpedóbombázója). Nagyobb, kifejezetten torpedóvető feladatra nevelt kötelékek csak a távolkeleti háború kitörése óta jelentek meg.

*

A levegő uralma a tenger felett éppoly fontos, mint a szárazföldi hadszíntereken. Légifölény egyben hadműveleti szabadságot is jelent. Ezzel egyidejűleg azonban rohamosan megnőttek a torpedóvetővel szemben támasztott követelmények is, hiszen korszerűtlen, teljesítményű torpedóbombázók csakhamar az ellenséges elhárítás könnyű áldozataivá lesznek.

Ennek a jelentőségére leginkább az az angoloknak fájó tény terelte a figyelmet, hogy a bresti kikötőből hazai vizekre tartó német flottakötelék áthaladását a doveri szorosban nem tudta megakadályozni rendkívül érzékeny veszteségei ellenére sem a bevetett, elavult Shark- és Swordfish-gépekkel felszerelt torpedóvetőkötelék. Nagy sebesség, fordulékonyság, jó védőfegyverzet elengedhetetlenül szükségesek a korszerű torpedóvető géphez.

A német és olasz torpedóvetők jó ideig minden más nemzet gépeivel szemben nagy előnyben voltak. Ennek oka elsősorban az országok hadászati adottságaiból következik. Német- és Olaszország ugyanis szárazföldi támasz-

Gép	Motor	Sebesség km/ó	Hatás-táv	Torpedók
a) német				
Focke Wulf FW. 200.	4 × 1320 LE	450	3600	2 × 455 mm
Heinkel He. 111. KV.	2 × 1150 LE	440	2400	2 × 455 mm
Heinkel He. 115.	2 × 1000 LE	355	2100	2 × 455 mm
b) olasz				
Savoia S. 79.	3 × 1000 LE	420	2000	2 × 455 mm
Savoia S. 84.	3 × 1100 LE	410	2000	2 × 455 mm
Caproni 312. IS.	2 × 700 LE	340	600	2 × 455 mm
Caproni 311.	2 × 720 LE	380	800	2 × 455 mm
c) japán				
Micubisi T. 97-1.	1 × 900 LE	315	700	1 × 455 mm
Nakadzsima T. 96.	1 × 600 LE	240	240	1 × 455 mm
Kavanisi T. 97.	1 × 650 LE	250	750	1 × 455 mm
Micubisi OW—00.	2 × 1400 LE	420	2500	2 × 455 mm
d) angol				
Fairey Albacore	1 × 1025 LE	300	800	1 × 455 mm
Bristol Beaufort	2 × 1025 LE	480	3100	1 × 455 mm
Vickers Wellington T.	2 × 1065 LE	440	3000	2 × 455 mm
e) amerikai				
Douglas TBD-1.	1 × 1200 LE	350	900	1 × 455 mm
Grumman TBF-1.	1 × 1700 LE	435	2300	1 × *533* mm
Martin B-26. T.	2 × 1700 LE	550	2000	2 × 455 mm



Beálítják a vezérművet



Swordfish gépek készenlétben



He. 111 KV. támadni készül



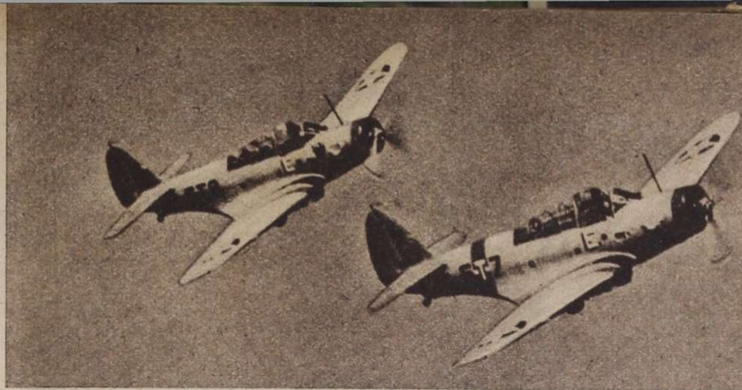
A torpedó felerősítése



Torpedórakodás



Korszerű Beaufort-mintájú gép



A már elavuló Douglas TBD—1

pontokról vetheti be torpedóbombázóit, míg Japán, Anglia és az Egyesült Államok elsősorban repülőgéphordozó hajókról kénytelenek gépeiket indítani. Ez viszont a nekifutás korlátozottsága következtében kis felületi terhelésű gépeket tesz szükségessé. Ez a feltétel viszont ellentétesen hat a nagy sebességre. Vagyis sebesség dolgában az anyahajó-gép mindig hátrányban lesz a közönséges szárazföldi géppel szemben. A korszerű négymotoros nehéz bombázó nekifutása felszálláskor mintegy 1000—1500 méter. Hol van ettől az anyahajó 200—250 méter hosszú repülőtere? S noha nagyon segít a felszálláskor, hogy a hajó szél ellen halad teljes gőzzel, ez a mintegy 50—80 km/óra sebességű relatív szél nem egyenlítheti ki a korlátlan repülőtér használatából származó előnyöket.

A német-olasz kontinentális iskola tehát elsősorban többmotoros, nehezebb gépeket vet be szárazföldi támaszpontokról, míg a japán-angol-amerikai »maritim« iskola sokkal inkább anyahajókról indítja gépeit. A német-olasz tapasztalatokon okulva, most már Japán, Anglia és USA is alkalmaznak szárazföldi támaszpontokról bevethető gépeket. Ezeknek iskolapéldája a Bristol Beaufort.

Táblázatunkban összefoglaltuk a fontosabb torpedóvetők jellemzőit, most még csupán néhány szót szóljunk az egyes típusokról: Németország a Focke Wulf Kurier és a Heinkel He. 111. KA. és KV. gépeket alakította át torpedóvető feladatokra is. Olaszország elsősorban Savoia-Marchetti S. 79. és az új S. 84. gépeket, továbbá a Caproni Ca. 311. gépet alkalmazza. A két állam vízirepülőgéposztályban a Heinkel He. 115. és a Caproni 312. IS. gépet tartja szolgálatban. Az angolok, kiselejtezve az ősrégi masinákat, ma a Bristol Beaufort-, Fairey Albacore-gépeket alkalmazza, de a német-olasz példán okulva, újabban Vickers Wellington-gépekből is alakított át torpedóvetőket. A Fairey-gyár a Barracuda-gépet gyártja. Az USA a Douglas Devastator TBD—1 gépek mellett újabban a Grumman-Avenger TBF—1 gépet is alkalmazza, utóbbi nem 455 mm-es torpedót visz, mint az összes többi gép, hanem 53.3 cm-est. Japán a Mitsubishi és Nakadzsima T. gépeket használja anyahajóiról, valamint a Kavanisi T. 97. vízirepülőgépet.

A torpedóvetés harcászata egyre fejlődik, a gépek is mindjobban tökéletesednek s ezzel egyidejűleg a légi torpedóvetés is változatlanul nagy szerepet játszik a korszerű tengeri hadviselésben. ne.

M. Sr. E. 1942.

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület eredményekben és élményekben gazdag elmult évi munkásságáról szól a beszámoló.

A legnagyobb és egyúttal legfájóbb eseményei voltak az elmult évnek nagyjaink csillaghullása. Repülő hősi halált halt ifj. vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettes úr, Egyesületünk örökös ifjúsági elnöke. Fájó szívvel eltemettük Tasnádi Lászlót, a mi szeretett »Nádinkat«, örökös ifjúsági elnökünket, valamint ifj. gróf Károlyi Gyulát, a Magyar Aeró Szövetség elnökét, ki szintén Egyesületünk tagja volt. Életük példaadása, eszményképe minden magyar repülőnek. Eltávoztak soraink ból Tóth Jenő, a Magyar Aeró Szövetség felügyelője és a keleti fronton hősi halált halt Hechst László hadnagy, akikre mindig bajtársi szeretettel gondolunk.

Egyesületünk tagjai dr. Pattantyus Á. Géza műegyetemi ny. r. tanár, tanárelnök és ifj. Hollerung Gábor ifjúsági elnök vezetésével a repülés minden ágazatával megismerkedtek. Főbb működési területek: a) Vitorlázó repülés. b) Motoros repülés. c) Repülőgéptervezés. d) Modellezés. e) Tanoncképzés.

a) A vitorlázó repülés terén kiváló eredményeket tudtunk elérni. Ehhez nagyban hozzájárultak Egyesületi táboraink. Három tábort tartottunk:

1. Hármashatárhegy. Húsvéti tábor, 10 nap.
2. Hármashatárhegy. Junius 20-ától augusztus 27-éig.
3. Érd. Július 3-ától augusztus 3-áig.

Az év folyamán *7060* felszállást végeztünk *1026* óra repült idővel. Repülőink

51 »A«
29 »B«
24 »C« és
4 »D«

összesen 105 vizsgát szereztek. Ezenkívül a vitorlázó szakszolgálatit elnyerte 18, vontathatóságit 19, kétülésest 8 és segédoktatóit 3.

Legnagyobb eredményeket azonban a teljesítményrepülés terén értük el. Értékelhető teljesítményrepülés 80 volt. Ebből 9 időtartam, 27 magassági és 44 távrepülés. Távrepült kilométer 5503, azaz 1 távrepülésre 125 km-es átlag esik, ami nagyon szép eredmény. Kimagaslóbb teljesítményrepüléseinket mutatja az alábbi táblázat, melyben csak a 150 km feletti táv, 100 km feletti cél és a 2000 m feletti relativ magasságú repüléseket tüntettük fel.

A táblázat sokat mond nekünk Tasnádi Lászlónak sikerült az első magyar aranykoszorús teljesítményjelvényt megszereznie. Két ízben repültük túl a 300 km-es távolságot, négy ízben értük el a 3000 m-es magasságot és nem utolsó sorban *hatszor repültünk magyar csúcsot.* Ezekkel az eredményekkel felhívtuk a többi országok figyelmét is hazánk magasszinvonalú vitorlázó repülésére.

b) Motoros repülőink a háborús korlátozások ellenére kiváló eredményeket értek el. 1942 augusztus 10-én Vadas László »M. 24« mintájú gépünkkel a négyliteres kategóriában 2000 m-es távon 224.6 km/óra átlagsebességgel új magyar csúcsot állított fel. Az összesített eredmények is figyelemreméltóak:

Felszállások száma	4.216
Repült idő	678h39'
Helyközi repülések hossza	45.000 km
I. fokú vizsga	7
II. fokú vizsga	6
Gyakorlatban tartva	25 pilóta
Gépállomány	10 db

1755 LE.vel.

Motoros repülőink vontatásaikkal nagy segítségükre voltak vitorlázó repülőinknek. Az érdi vontatótáborban 854 felszállással 328 órát repültek motoros pilótáink.

c) Repülőgéptervező és építő műhelyünk állapotában, mely kezdettől fogva a Műegyetem alagsorában kapott helyet, nagy változás történt. A meglévő helyiségek a nagyobb követelményeknek kicsinyeknek, szűknek bizonyultak. Régi óhajunk vált valóra, mikor 1942 tavaszán műhelyünk »EMESE« Magyar Kísérleti Repülőgépgyár néven kiköltözött a ferihegyi repülőtérre. Időközben befejezést nyert az »M. 29« mintájú kétüléses iskola- és túragép. Építés alatt áll az »M. 27« mintájú gyakorló vadászgép és elkészült egy kismotoros egymásmelletti üléses túragép terve is. Ezenkívül számos esetben részesítette »gyógykezelésben« sérült gépeinket. A megnagyobbodott üzem lehetővé teszi, hogy saját kísérleti gépeinken kívül az égetően szükséges magyar gépmintákat is gyártsa. De hogy a műegyetemi ifjúság továbbra is részt vehessen a repülőgéptervezésben, a Műegyetem közelében megalakult »Tervező Irodánk«. Varga László müegy. int. tanár legfelsőbb irányítása mellett az iroda 20 főnyi tervező gárdája már komoly munkát végzett, melyről a »Magyar Szárnyak« már beszámolt. Befejezést nyert az iroda vezetőjének, Zámolyi Ferencnek, »Daru« nevű motoros vontatógépe és

Dátum	Név	Honnan — Hová	Táv	Magasság		Idő	Megjegyzés
				Ért.	Absz.		
VII. 30.	Tasnádi László	Érd—Borsaujfalu	352	1417	1864	6h45'	átl.: 52 km/ó. Irányrep. *Magyar rekord !*
VI. 28.	Tasnádi László	Börs—Topaszentkirály	336	1670	2052	5 23	átl.: 63 km/ó. Irányrep. *Magyar rekord !*
VII. 30.	Bollmann Béla	Érd—Élesd	263	1327	1787	4 59	átl.: 53 km/ó. Irányrepülés
VII. 1.	Nagy Hugó	Hármashatárhegy—Nagyvárad	228	1513	2110	5 36	Leghosszabb Célrepülés Magyarország területén
VII. 23.	Tasnádi László	Érd—Nyíregyháza	220	1773	2345	4 05	átl.: 54 km/ó. Célrepülés.
VII. 12.	Bollmann Béla	Érd—Körösgyéres	216	1958	2331	4 30	Irányrepülés.
IV. 17.	Nagy Hugó	Hármashatárhegy—Szombathely	181	1297	1684	6 04	Célrepülés.
VI. 28.	Nagy Hugó	Hármashatárhegy—Bihartorda	181	1259	1753	4 16	Irányrepülés.
V. 7.	Beniczki Lajos	Ferihegy—Mezőpeterd	180	1631	2193	4 16	Irányrepülés.
VII. 31.	Vojnich Pál	Érd—Szabadka	158	1584	2027	4 35	Célrepülés.
VI. 4.	Balázs Andor	Hármashatárhegy—Geszti	154	1335	1894	4 10	Irányrepülés.
V. 7.	Vojnich Pál	Ferihegy—Báránd	150	1663	2272	3 09	átl.: 51 km/ó. Irányrepülés.
III. 23.	Nagy Hugó	Hármashatárhegy—Öreglak	150	—	—	4 15	
VIII. 1.	Vojnich Pál	Érd—Zalahaláp	124	1320	1862	4 48	Célrepülés.
VIII. 1.	Lenkei Antal	Érd—Székesfehérvár—Érd	92	1510	2023	3 40	Hurokrepülés. *Magyar rekord !*
VIII. 23.	Balázs Andor	Érd	—	3845	4707	1 50	*Magyar rekord !*
V. 17.	Tasnádi László	Budaőrs	—	3770	4048	1 26	Aranyjelvény ! *Magyar rekord !*
VIII. 23.	v. Járomy Árpád	Érd—Balatonszabadi	80	3690	4213	3 45	
VII. 10.	Balázs Andor	Érd—Tornalja	158	3642	3933	4 50	Célrepülés.
VII. 28.	Tasnádi László	Érd—Szentes	127	2717	3153	2 09	átl.: 59 km/ó. Célrepülés.
VIII. 24.	Bollmann Béla	Érd	—	2480	2865	2 40	
VII. 18.	Nagy Hugó	Érd—Felnémet	126	2219	2830	3 02	
VII. 12.	Sóváry Gyula	Érd—Szolnok	97	2214	2668	2 40	
VII. 12.	Vojnich Pál	Érd—Öregcsertő	98	2187	2669	4 48	
III. 29.	Czékus Erzsébet	Hármashatárhegy	—	—	—	9 10	*Női magyar rekord !*

Beniczki Lajos kétüléses teljesítmény vitorlázógépe, a »Fergeteg«. Ezek építése a közeljövőben el is kezdődik. Tervezés alatt áll továbbá egy korszerű kétüléses iskolagép Zámolyi—Bánsághy szerkesztésében.

A Tervező Iroda és az »EMESE« együttes munkája lehetőséget nyujt majd arra, hogy a közeljövőben magyar tervezésű és építésű repülőgépeken nyerjenek kiképzést hazánk repülői.

d) Modelezőink Eörsi Nagy Lajos vezetésével méltóan képviselik egyesületünket mindenütt, a repülésnek ezen ágában is. Minden modelező megmozduláson részt vettek saját tervezésű gépeikkel és számos csúcsot állítottak fel. Igy januárban Benedek György zárttéri modelje új országos csúcsot állított fel, melyet áprilisban kétszer is megjavított (6'15"). A XX. Orsz. Modelversenyen Benedek György CF. 17 mintájú modelje első lett és Thoma György iránytűs-variométeres gépe szerkesztési díjat nyert. Augusztusban pedig Benedek »Uborkája« csupán technikai okokból nem hitelesíthető csúcsot repült, mert a megfigyelő motoros repülőgép a thermikelő modelt elvesztette szem elől.

A fenti adatokon kívül modelezőink eredményét legjobban a 284 elért országos pontszám fejezi ki, a második helyezett 162 pontja mellett.

e) Végső, de nem utolsó sorban kell megemlékeznünk a repülőgépszerelő tanonckérdésről, mely a magyar repülőgépgyártás egyik égető kérdését hivatott megoldani. Egyesületünk úttörő munkát végzett — talán az arra hivatottabb intézményeket is megelőzve — a repülőgépgyártó szakmunkás nevelés terén. Egy éve annak, hogy a »M. Sr. E.« tanoncképzése Pestszenterzsébeten megkezdődött. A tanoncműhelyben Kaiser Pál vezetése alatt mintegy 30 tanonc kapott kiképzést, akik máris szakszerű munkát tudnak végezni. Az intézmény fontosságát a felsőbb vezetőség is elismeri és továbbfejlesztését szükségesnek tartja. Legfontosabb követelmény az, hogy a magyar repülőipar jövendő szakmunkásai internátussal egybekapcsolt műhelyt kapjanak. Minden remény meg van arra, hogy a terv rövidesen meg fog valósulni.

Visszatekintve az elmult év M. Sr. E. repülőeseményeire, azt láthatjuk, hogy az egyesület tagjai eredményes munkát végeztek. Ebből a munkából erőt merítünk és új célokat tűzünk ki, hogy lépést tartsunk a repülésben megnyilvánuló rohamos fejlődéssel. Ezért tervbe vette az Egyesület »Kutató Intézet« felállítását, melynek főbb munkakörei a) berepülés, b) meteorológia, c) tervezés, d) anyagvizsgálat. Ezáltal elérjük azt a célt, hogy Egyesületünk tagjai külön-külön oly szakismeretre tesznek majd szert, amely alapja lesz a békevilági megnagyobbodott számú és méretű utánpótlás vezető gárdájának. A kezdő lépések már megtörténtek. Érezzük, sok tennivalónk van még, hogy továbbra is azon az úton haladjunk, melyet nagynevű alapítóink kijelöltek és ha a sors néha ki is ragad egy-egy repülőbajtársat soraink ból, nem csüggedünk el, tudva azt, hogy szellemük örökké közöttünk él.

(Cziráky—Vojnich)

M. Kir. Honvéd Légierők Gyógyszertára
BUDAPEST, II., Hunyady János-út 13.
TELEFON: 156-130. 27. MELLÉKÁLLOMÁS.
Név:
Naponta
Készítette:

A MAGYAR REPÜLŐPATIKA

Meglátogattam Budapest legmodernebb és — mai viszonyok közepette *talán mégis ez a jelző a legfontosabb — legjobban* felszerelt patikáját. Egy gyógyszertárat, amelyben változatlanul meg lehet kapni minden gyógyszert. Repülőnek különösen érdekes lehet ez a látogatás, hiszen a patika dobozain, zacskóin, tasakjain az oly ismerős kiterjesztett szárny látszik, a szárny közepén miniatür egyformaágú kereszt, a gyógyitást jelképező vöröskereszt mása és az embléma alatt a gyógyszertár neve: *A m. kir. honvéd légierők gyógyszertára.* Már második esztendeje müködik, bármelyik fővárosi nagypatikával felér. Olyan nagy a forgalma, hogy nyugodtan el tudná vállalni egyhatvan-hetvenezer lakosú város teljes gyógyszerszükségletének folyamatos kielégitését.

Három esztendővel ezelőtt inditott akciót *dr. Merényi-Scholtz* Gusztáv egyetemi magántanár, orvosalezredes, a légierők orvosfőnöke a légierők patikájának felállitása érdekében.

— Kell lenni egy gyógyszertárnak — mondotta — amelyben a *repülőtisztikar és a legénység legszélesebbkörü gyógyszerigényét is ki tudjuk elégiteni.*

Hónapokig tartott a tervezgetés. Előbb helyiség kellett, azután megfelelő berendezés és felszerelés. Helyiséget kaptak a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának mai helyiségében, a Hunyadi János-úti székházban, ahol akkoriban a légierőparancsnokság székelt. Elegendő volt raktárhelyiségnek, laborálóteremnek, gyógyszertárnak, laboratóriumnak, vezető irodának.

A berendezésnél arra törekedtek, hogy érvényesithessék a legkorszerübb tapasztalokat.

Nyugodt, kiteljesedett és nemes stilusban tervezték meg a gyógyszertárhelyiség állványzatát, munkaasztalait. A falakat köröskörül bevonták sötét faboritással, ugyanilyen fából készitették az állványokat, szekrényeket. A méregszekrényre, amelyen más gyógyszertárban a vörös kereszt a figyelmeztető, *felrakták a légierők gyógyszertárának szárnyas emblémáját,* éppen szembe van az ajtóval, a belépő rögtön látja, hogy repülőpatikában van, ritka és egyedülálló helyen.

Tihanyi István gyógyszerészőrnagy a légierők gyógyszertárának vezetője. Nagy lelkesedéssel és szeretettel beszél patikájáról.

— Egyre nagyobb forgalmunk van, már kisegitő polgári gyógyszerészt is kellett alkalmazni, mert az eddigi létszámmal nem győzzük a munkát.

Kivüle *Jámbor* László főhadnagy honvédgyógyszerész, *Fabriczius* Imre gyógyszerész dolgoznak a repülőpatikában, ahová bevezényelték tényleges katonai szolgálatuk tartamára karpaszományosi éveiket töltő három okleveles gyógyszerészt. Kivülük van külön szükség a polgári gyógyszerészre, enynyi munkaerőt csak néhány nagy budapesti gyógyszertárban lehet találni.

Nézzük csak, mi az egyetlen magyar repülőpatika feladata:

A repülőszolgálatban álló összes igényjogosultak és hozzátartozóik orvosi vényeit itt készitik el gyógyszerré. A patika a viszonosság alapján rendelkezésére áll a »földi« erők igényjogosult tagjainak és hozzátartozóinak is, mint ahogyan az ország más részében lévő földi patikák viszont rendelkezésére állanak a légierők ottszolgáló tagjainak. Polgári egyént nem szolgálnak ki a repülőpatikában, amely *kizárólag honvédségi intézmény.* A repülőalakulatok gyógyszer- és kötszerellátásukat az egészségügyi anyagraktár révén kapják meg, ilyen körülmények között az ember azt gondolná, hogy a repülőpatikának nem sok repülővonatkozása van.

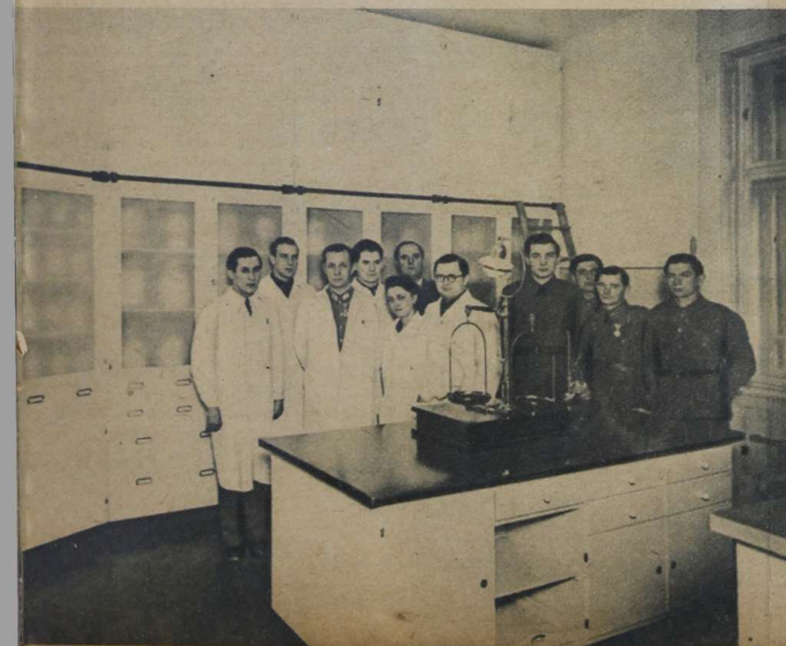
Dehogynem.

Manapság már a honvédség minden tagja és már a leventék is hozzájuthatnak napi C-vitaminszükségletükhöz. *A C-vitamintablettákat először a légierő tagjai kapták,* különösen a hajózószemélyzet. Csokoládéval bevont, drazsészerű, édességfélék voltak a csokoládébőség idején az első vitamintabletták. Egy dobozban százat hoztak forgalomba, minden bádogdobozon rajta volt a felirás: *A m. kir. honvéd légierők gyógyszertára, Budapest, Hunyadi János-út 13.* Most, hogy a csokoládéval takarékoskodni kell, fehérszinű, pasztillaalakú a napi vitaminadag, amelynek *első forgalombahozója Magyarországon a repülőpatika volt*

A tisztikar tagjai és hozzátartozói a hivatalosan megállapitott, a polgári kereskedelmi patikaáraknál természetesen mérsékeltebb áron szerezhetik be gyógyszerszükségletüket, *a legénység gyógyszere djmentes, ingyenes.* A gyengélkedőknek a legkülönbözőbb gyógyszerkülönlegességeket is felirhatják, a repülőpatika minden gyógyszert legénységi állományú gyengélkedőknek ingyen szolgáltat ki.

Ahogy a magyar repülőorvosi szolgálat teljesen korszerü a tudományos búvárkodást illetően is, ugyanúgy szerelték fel a gyógyszervizsgálatok elvégzésére teljesen korszerü laboratóriummal a légierők patikáját is. Ritkaság Magyarországon az olyan gyógyszertár, ahol külön *laboratórium van és időnként elemzik a gyógyszereket.* Minden szükséges vizsgálati kémlőanyag és eszköz rendelkezésre áll. Bármilyen orvosságot megvizsgálhatnak. Nagy vonalakban ezt a gyógyszerellenőrzést a közegészségügyi intézet végezi az általános gyógyszerészi gyakorlat számára, *itt minden gyógyszeranyagot elővesznek időnként.* Nemcsak azt ellenőrzik, hogy a gyógyszeranyag megfelel-e a követelményeknek, hanem a tárolás ideje alatt is ellenőrzik a gyógyszereket: nem történik-e elváltozás velük. Vagy visszafordítva a dolgot: az is megtörtént már, hogy ismeretlen gyógyszert hoztak be vizsgálatra és a repülőgyógyszerészek laboratóriumában kideritették az ismeretlen származását, gyógyitórangját, összetételét, alkalmazási előirásait.

Ahogy az ember végigmegy *az egyetlen magyar repülőpatikán,* a pedáns tisztaság fogja meg. A gyógyszertári helyiség, a raktár éppen olyan »mütőtiszta«, mint a laboratórium. Inkább tudományos intézménynek mutat-





kozik, mint gyógyszeresboltnak és a *laboránskatonák éppen olyan szeretettel és alapossággal ápolják a patikát, mintha repülőgép volna.*

A repülőpatika megtervezésénél jóelőre gondoltak arra, hogy hamarosan nagy forgalma lesz, ezért a munkahelyeket úgy szerkesztették meg, hogy a munkában lévő gyógyszerész minden szükségest kézhezkapjon. Ha munkahelyét megcserélné, sem jönne zavarba, mindent ugyanúgy és ugyanott talál meg.

Kint a polgári életben időnként »gyógyszerpánik« van. A magyar gyógyszerellátás illetékes tényezői sűrün megrójják a nagyközönséget azért, mert a gyógyszertárakat megrohanja és indokolatlan felvásárlásokkal, a manapság annyira »divatos« halmozó gyüjtögetéssel vásárolja össze-vissza a különböző gyógyszerkészítményeket azért, hogy »legyen«. Azzal már nem törődik, hogy a szakszerütlen tárolás következtében a drága gyógyszeranyagok egy része veszendőbe megy. Itt, az egyetlen magyar repülőpatikában nem olyan betegek hoznak recepteket, akik akár számításból, akár megriadtságukban halmozni akarnának gyógyszereket. Következésképpen *mindent megkapnak, amire szükségük van.* Az előrelátó és gondos készletgyüjtés és a mintaszerü vezetés eredményezte, hogy nincs gyógyszerhiány.

Próbaképpen érdeklődöm néhány gyógyszerfajta iránt.

— *Theobromin?*

Ott áll hatalmas üvegekben. De megvigasztalnak, hogy még csomagokban is van.

— *Jodtinktura?*

Büszkén mondhatják a nagy mennyiségeket.

— *Békebeli kötszer?*

Amire feltétlenül kell, *van.* Amire nem feltétlenül kell, helyettesítik farostkötszerrel.

— *Koffein?*

Ha gyógyszerész lennék, azt hinném, a patikusmennyországban járok a koffein láttán.

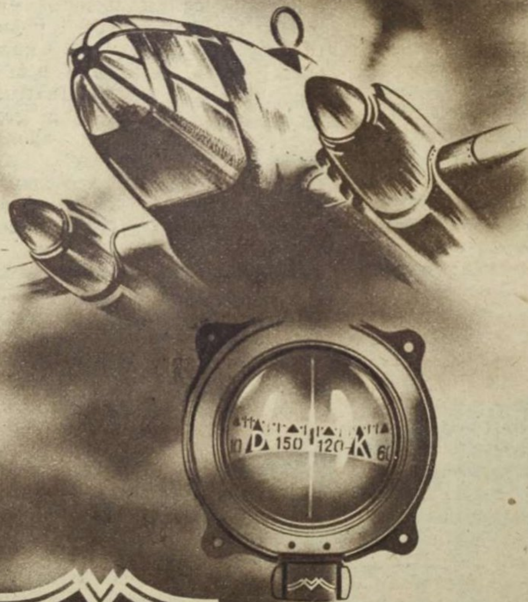
Igaz viszont, hogy ebben a patikában nem lehet spekulációsan vásárolni.

A mindennapi élet ezért ide is bebekopogtat. Most éppen egy pénzügyőr érdeklődik: vajjon hol lehet az a néhány esztendővel ezelőtt felállított lepárlókészülék, amellyel nyilván desztillált vizet készítettek akkoriban? A pénzügyi kincstárnak tudnia kell róla. A készüléket azóta régesrégen áthelyezték volahova, a pénzügyőr tiszteleg, hátraarc, távozik. Repülőkatona jön be recepttel, tiszteleg, alázatosan jelenti, hogy orvosi vényt hozott. Szóval: katonaság, fegyelem, *de van valami különös, tudományos varázsa a helynek, ahol a katonasarkok koppannak.*

Kár, hogy a magamfajta repülőujságíró nem válthatja be civilreceptjeit ebben a repülőpatikában.

Raczkó Lajos







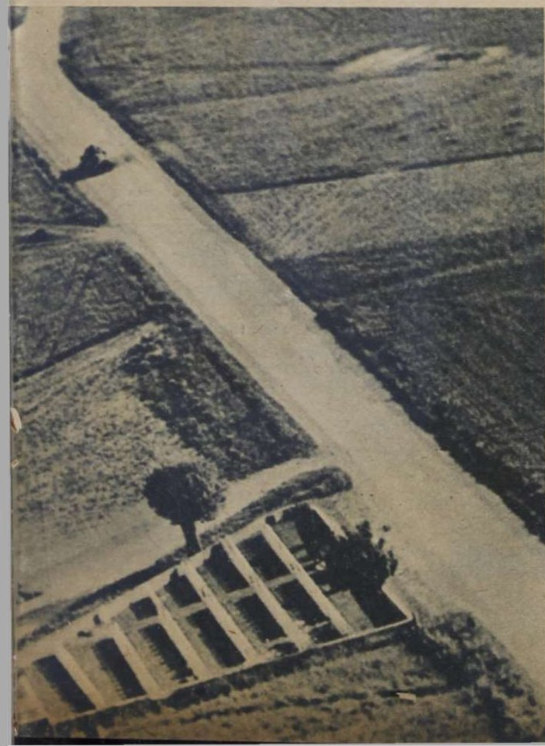
ZUHANÓBOMBÁZÓKKAL PÁNCÉLOSOK ELLEN



1942 júliusában egy német harcirepülőbombázó ezred parancsnokságánál voltam összekötő tiszt. Bombázó századunkat is az ezred alá rendelték, ezért küldtek ki. Egyéb összekötő eszköz híján kis Bücker gépemmel repülőterünkre a bevetési parancsokat vittem, bevetés után pedig az ezredparancsnokságnak szóló eredményjelentést vissza. Régi vágyam volt, hogy komoly viszonyok közt, a valóságban átéljem egy ilyen támadás minden érdekességét és nagyszerűségét. Magasbombázó alakulatnál szolgáltam, ezért eddig a stukatámadást csak leírásból és a filmhiradókból ismertem. B. ezredes, ezredparancsnok és törzsének tisztjei igen kedves, bajtársias fogadtatásban részesítettek. Meg volt tehát a reményem, hogy — ha lehetséges — néhányszor velük repülhessek.

Miután saját parancsnokságomtól az engedélyt megkaptam, B. ezredes úrtól is engedélyt kértem a repülésre. Azonnal felhívta távbeszélőn elöljáró parancsnokságát és előadta kérésemet. Nagy izgalommal vártam a választ. Félóra mulva megjött a beleegyező válasz. Sok időm nem maradt gondolkozásra, mert az első segédtiszt értesített, hogy a II. osztály bevetésre indul, azonnal jelentkezzem parancsnokánál. Reggel még magam se hittem, hogy ily gyorsan teljesül kívánságom.

Magamhoz vettem gyorsan a szükséges felszerelést: térképet, szögmérőt, tárcsát, pisztolyt, tartalékélelmet és a kirendelt gépkocsival pár perc alatt az osztályparancsnokság harcálláspontján voltam. Ezt a repülőtér szélén betonozott óvóhelyen rendezték be. Az egész hajózó személyzetet már bevetésre készen találtam. A bevetési parancsot röviddel megérkezésem előtt kapták meg. Jelentkeztem, B. főhadnagy mellé osztottak be megfigyelőnek.



V. községnél az oroszok nehéz páncélosokkal támadnak, feladatunk ezeket megsemmisíteni. Gyorsan kiszámítom az irányszöget és a repülési időt, megbeszéljük röviden az alakzatot és harceljárást. Az ejtőernyő felvétele után elfoglaljuk helyünket a Ju. 88. gépben. Alulról kell bemászni, a hely igen szük. Mint »szeretetcsomagot« ez alkalommal 4 db. 250 kg-os és több 50 kg-os bombát viszünk gépenként. A bombagyújtószabályozó kapcsolója, a bombakiválasztó szekrény és az önműködő felvételt szabályozó berendezés ott van jobbra előttem, ezeket én kezelem. Az igen elmés bombacélzókészülék és a bombakioldó gomb a pilótánál van, ezeket ő kezeli. Géppuskám is rendben van, mehetünk.

A motorok önindítóval pompásan ugranak be. A motorpróba már előzőleg megvolt, ezért rögtön az indulási helyre gurulunk. A repülőtéren hatalmas keresztalakú betonkifutó vonul végig, ezt még az oroszok építették, most nekünk tesz igen jó szolgálatot. A gépek egymásután egyenként indulnak. Most ránk került a sor. Az indítózászló lecsap, két hatalmas motorunk felzúg. Az erős gyorsulás belenyom az ülésbe, majd szép simán felemelkedünk. Enyhe bal fordulóval kezdjük a repülőtér feletti körözést, 500 méteren gyülekezünk. Mikor együtt van az osztály, a vezérgép a cél irányába fordul és tovább emelkedünk. Összesen 17 gép repül a kötelékben, a gépek rajokon belül ékben, a rajok jobbra lépcsőzve haladnak. Ez a kép az erő jelképe. Az idő derült, csak néhány kumulusz tarkázza az eget. Gépünk a vezérraj bal kisérőgépe. 1500 m-ig emelkedünk. A támadást ebből a magasságból fogjuk végrehajtani, úgynevezett sikló támadással. Lényegileg ugyanaz, mint a zuhanó támadás, különbség csak az, hogy valamivel enyhébb szögben történik és a zuhanóféket, valamint az önműködő felvevő-berendezést nem használjuk. Odarepülés alatt a vezérgéppel felvesszük rádión az összeköttetést. A másik géppel úgy lehet beszélni, mintha egymás mellett ülnénk, tisztán és érthetően. Az egyhangú orosz táj kevés támpontot ad a tájékozódáshoz. Nagyon kell figyelnem, hogy a térképet a tereppel azonosítani tudjam. Ezen az arcvonalrészen most repülök először, eddig a magyar hadsereg arcvonalán működtem. A cél előtti utolsó 5 percben rádión adott parancsra a gépek lépcső jobbra alakzatot vesznek fel. Pilótám bekapcsolja a bombacélzó készüléket. Ez önműködően állítja a zuhanási szögnek és sebességnek megfelelő előretartási szöget. Én a sorozatvezető készüléken beállítom a várható zuhanási sebességet és a bombák kioldásának egymástól való távolságát, ezenkívül a kioldandó bombákat. A bombagyujtó kapcsolóját késleltetés nélküli gyujtásra állítom.

A célterület felett még egy enyhe bal kört írunk le, hogy legyen időnk tájékozódni és a páncélosokat megkeresni. Hatalmas gabonatáblában találjuk meg őket. Csapásuk két párhuzamos cik-cakos vonal, ez árulja el őket. A csapás végén ott vannak a keresett páncélosok, jó nagy mindegyik. Fentről olyanok, mint nagy szürke bogarak. A legtöbb a saját első vonaltól kb. 500 m-re van, de kettő már elérte első vonalunkat. Az első vonalat nagy horogkeresztes zászlók kifektetésével jelzik a földön harcoló bajtársak. Egyik harckocsi éppen tüzel, lövegének torkolattüze jól látszik. Ez még távol van a vonalainktól.

A vezérgép lecsap az egyik páncélosra, a bombáinak robbanófelhője eltakarja a célt a szemünk elől. Mi az előbb tüzelő páncélost választjuk és rámegyünk. A célzás nem sikerült, ezért rövid zuhanás után, anélkül, hogy bombáinkat kioldhattuk volna, újra emelkedünk. A többi gép is nagy bal körön repül az ellenség felett úgynevezett „Gyűrü" alakzatban. Időnkint egy-egy gép rácsap az oroszra. A rácsapás csak az arcvonallal párhuzamosan történhet, mert a saját csapatok aránylag közel vannak a céljainkhoz. Az ellenség részéről semmi ellenhatást nem észlelünk. Úgy látszik, nincs olyan légvédelmi tűzeszközük, amelyik páncélosaikat követni tudná, a vadászaikat pedig a német vadászok távoltartják. Az utóbbi napokban súlyos veszteségeik voltak.

Ugy érzem, mintha vadászaton lennék, ahol a páncélos a vad. Elmélkedésre azonban nincs idő, mert gépem orra ismét lefelé fordul. Zuhanás alatt egész súlytalannak érzem magam. A gép orrán át jól látom a kiszemelt páncélost, állandóan nagyobb és nagyobb lesz, szinte az az érzésem, ő jön felénk. Enyhe rázkódás, mikor a bombák kihullanak, majd hatalmas erő nyom az üléshez. Pilótám felvette zuhanásból a gépet és rögtön élesen emelkedő bal fordulóba kezd. Most a bal szárny felett látom a páncélosunkat. A két 250 kg-os közvetlen mellette robban, de az ötvenesek is ott

fekszenek a közelben. Az orosz harckocsi kissé félrebillenve megáll. Megkapta a magáét.

Közben állandóan figyelem a légteret, nem jönnek-e orosz vadászok? Tapasztalat szerint, ahol orosz páncélos van, van vadászrepülő is. Ezúttal azonban csak a jól ismert Ju 88-ainkat látom mindenfelé. Egy-két kör után másodszor támadunk. A második páncélosunkat még jobban sikerül eltalálni, ez felborul, a hernyólánc leszakadva fekszik mellette. A pilóta megelégedetten nevet rám. Összes bombáinkat lehajítottuk, de még egy körrel szétnézünk a célterületen. A rádiós felkiált: „Az oroszok visszamennek!" Mutatja, hogy tőlünk jobbra az egyik megfordult és megy vissza. A többi is, amelyik még képes mozogni, megfordul és visszavonul. Nagy az öröm, ezeket sikerült elintéznünk.

A rádióban hívónevünket halljuk, gyülekezés X. négyzetben. Parancsnokunk hívja gépeit.

A térkép négyzetekre van beosztva, itt könnyebb megtalálni a kívánt helyet. Gyorsan együtt van a raj és indulunk hazafelé. A gépek egész szorosan felzárkóznak, úgy repülünk haza, mintha díszszemlén lennénk.

Következő nap ismét alkalmam nyílt bevetésen való részvételre. Ugyanazzal a személyzettel megyek, mint tegnap. Feladatunk egy támadó páncélos hadosztály szárnyát biztosítani. Az oroszok nagyobb páncélos erőkkel támadták a biztosítandó szárnyat. Ez a tegnapi támadásunk helyétől 15—20 km-re keletre volt.

Az ezred most 8—10 gépet vet be egyszerre, ezek a célterület felett váltják egymást. Harceljárásunk ugyanaz, mint a tegnapi támadásnál. 10 óra körül érkezünk a célterület fölé. Az idő derült, a látás jó. Az oroszokat egy nagy réten találjuk, melyet néhány horhos szel át. A rétet az oroszok felé dombok, a mi csapataink felé kisebb erdő, fasor és patak határolják. A saját első vonalat jelző horogkeresztes zászlókat az erdőnek és a fasornak az oroszok felé eső szegélyén látjuk. Egy helyen páncéltörő ágyút fedezek fel.

Az orosz harckocsik sakktáblaszerűen nyomulnak előre, kb. 30—40 darab lehet. A légteret is figyelem, nem jön-e ellenséges vadászrepülő. Két gépet veszek észre kb. 200—300 m-rel magasabban felénk közeledni. A gép személyzetét figyelmeztetem. Feszült figyelemmel lessük, hogy milyen gépek. Mikor a közelünkbe érnek, megnyugodva látjuk, hogy Me—109 típusú saját vadászok, minket biztosítanak. A feszültség feloldódott, de továbbra is nyitva tartjuk a szemünket.

Ez alkalommal 3 rácsapást hajtottunk végre. Az első páncélosunk állva maradt. A második rácsapás nem sikerült, kb. 50 m-re balra estek a bombáink. A harmadik támadásnál a gép olyan gyorsan ment át zuhanásba, hogy az ülésből felemelkedtem, a gép szinte kiszaladt alólam. Előzőleg kioldottam magam, hogy jobban tudjak mozogni és nem voltam erre előkészülve. Most persze kapaszkodni igyekszem valamibe, ami a kezemügyébe esik. Velem együtt térképek, jegyzettömbök és egyéb mozgatható tárgyak repülnek a levegőben. Csukott gép lévén, nem eshettem ki, de így is elég kellemetlen érzés volt. Meredek szögben csaptunk a célra. A robbanások eltakarták a célt előlünk, a füst eloszlása után nagy örömmel láttuk, hogy a robbanás ereje ledobta a harckocsi páncéltornyát. Telitalálat! A szép találatot diadalkiáltással üdvözöltük, majd lementünk 50 m-re, hogy jobban szemügyre vegyük. A pusztítást, amit gépeink bombái és a páncéltörő ágyúk végeztek, hatalmas volt. Egyik páncélos égett, másik már kiégve és mozdulatlanul feküdt, harmadikat szétvetette a robbanás. A harckocsik zöme mozdulatlanúl hevert.

A saját harckocsik eddig még nem avatkoztak a küzdelembe. Két nagy csoportban készenlétben állottak. Mikor alacsonyan elhúztunk felettük, kezelőik vidáman integettek. Mi üdvözlésül megbillentettük a gépet. Odébb egy üteg állt tüzelőállásban, majd rejtett gépkocsitelep felett vitt utunk. Később menetelő magyar zászlóaljat találtunk. Szárnybillegéssel és integetéssel üdvözöltük egymást. Egy domb után feltűnik a repülőtér. Hazaértünk.

vitéz Vattay Ferenc százados



TÖBB

MINT 25 ÉVE

FOGALOM

a repülés fejlődésében

JUNKERS FLUGZEUG-UND MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

A kezdőfokú motoros repülőkiképzés költségei

Irta: SZÉKELY MIHÁLY m. százados

Alábbi számításaim a Magyar Szárnyak folyó évi március 15-i számában megjelent dolgozatom folytatásának vehetők.

E számításokkal képet óhajtok nyujtani a kezdőfokú motoros kiképzéssel felmerülő beszerzésekről, az egy évi üzemi költségekről és az egy pilótára eső költséghányadról. A továbbiakban megmutatom, hogyan lehet alapot találni az elérhető megtakarításra az eddigi kiképzés költségeinél.

Nem iparkodtam az általam javasolt kiképzés gazdasági előnyeit hízelgő színben feltüntetni, ellenkezőleg, mindenütt annak hátrányára végeztem felkerekítéseket és állapítottam meg feltevéseimet. Ez kitűnik pl. ott, ahol az I. fokú kiképzés pilótánkénti költségét csak 2000 P-ben, a vitorlázókiképzésnél az amortizálandó összeget csak 100.000 P-ben állítottam be, holott ez összegek a valóságban alighanem jóval magasabbak. Az utóbbi tételnél közelebb járnék a valósághoz, ha az amortizálandó összeget a sportegyesületek számának legalább felével megszorozva állítottam volna be, ezzel az összeg sokszorosára jutnánk.

1. Kezdőfokú motoros kiképzés költségszámítása.

a) *A szükséges befektetés.* Az asperni gyakorlati példa alapján 3 drb motoros gépet szereznék be egyelőre és az üzem folytonosságának biztosítására szükséges tartalékfőalkatrészeket. Ezek beszerzési költsége volna az, amit a gazdasági életben befektetésnek neveznek.

3 drb könnyű motoros repülőgép 20.000 P-jével . .	60.000 P
2 drb tartalék motor 5000 P-jével	10.000 P
Szárnyak, vezérsíkok, légcsavarok, stb. becslés szerint	30.000 P
Összesen:	100.000 P

b) *A befektetett tőke egyévi amortizációja.*

A 100.000 P 6 évre elosztva évi költség . . . . 16.667 P

c) *A karbantartás és javítás 1 évi költsége.*

Felvétel: A karbantartás és javítás egy év alatt felemészti a 3 gép 10%ának, vagyis 0.3 gép árának $^1/_5$-ét: $0.3 \times 20.000 \times 0.2$ . . . . . 12.000 P

d) *Üzemi költség 1 év alatt.*

Évi átlagban 2 gép van üzemben napi 5 órai üzemidővel, ez havonta $2 \times 5 \times 30 = 300$ óra, illetve évente $12 \times 300 = 3600$ üzemóra. 20 lóerős motort véve alapul, melynek 0.25 kg/Le. ó. az üzemanyag fogyasztása, benzin és olaj együtt teljes gázzal, de figyelembe véve, hogy átlagban fél teljesítménnyel dolgoznak a motorok, az iskolázás természete szerint (sok gurulás) lesz az évi ü.-a. fogyasztás: $2 \times 10 \times 0.25 \times 3600 = 18.000$ kg, kg-ként 1 P-vel . . . 18.000 P

e) *A növendékek évi ellátása.*

A teljesség kedvéért számítom havi 20 fő ellátását, ruhakoptatását egy éven át, jóllehet ez a tétel pl. honvéd növendékeknél elesik . 22.000 P

A b)—e) tételek összege:

16.667 P
12.000 P
18.000 P
22.000 P 68.667 P

Vagyis kereken évi 70.000 P a kezdő motoros repülőkiképzés évi költsége. Ismét az asperni gyakorlati példa alapján a kiképzett polgári A-igazolványos pilóták száma egy év alatt, 1, 6 naponként egy végzett növendék, vagyis 365:1, 6=229 egy évben. És egy növendék kiképzésének költsége 70.000: 229=306 P.

2. Az elérhető megtakarítás a javasolt kiképzés révén.

Becslésem szerint a kezdő kiképzéssel meg lehet takarítani az I. fokú kiképzés idejének ⅓ részét. Ha tehát az I. fokú kiképzés pilótánként — ismét becslésem szerint — 2000 P-be kerül, akkor 2000:3=667 P. Ebből levonva az A-vizsga költségét, megkapjuk a pilótánként elért megtakarítást: 667—306=361 P. Ezt egy évre átszámítva $229 \times 361 = 82.669$ P, kereken 80.000 P megtakarítás, ami igen jó gyümölcsöztetése a befektetett 100.000 pengőnek.

Katonai szemmel nézve ez azt je-

lenti, hogy a megtakarított pénzen egyéb beszerzésekkel tehetjük honvédségünket ütőképesebbé, vagy közgazdasági szempontból: ennyivel kevesebb energiát vonunk el az adófizetőtől, aki ezt az összeget a termelő munka szolgálatába állíthatja és fokozott adófizető képességével fokozottan járulhat hozzá a közterhekhez.

3. *Összehasonlítás a vitorlázókiképzés költségeivel.*

Az általam javasolt motoroskiképzés pilótánkénti költségeinek a vitorlázó repülőkiképzés pilótánkénti költségeivel való összehasonlítása végett el kellene a vitorlázókiképzésre is végezni a bemutatott számítást, de ehhez pontosabb adataim hiányoznak. A durva összehasonlítás azonban megejthető.

Felteszem, hogy az N. R. A. üzemében az elmult évben legalább 100.000 P-t adtak ki vitorlázógépek, motoros vontatórepülőgépek, csörlő gépkocsik, szállító taligák beszerzésére, vagy más fogalmazásban legalább 100.000 P azaz összeg, melynek évi amortizációjáról lehet szó. Ez a feltevés jogos, mert országos viszonylatban legalább 100 vitorlázógép van üzemben. Becsüljük ezek üzemi költségeit ugyanannyira, mint az 1. alatti 3 motorosgép üzemi költségeit és osszuk el az évenként kiképzett C-vizsgás repülők számával. Bőkezű becsléssel az egyévi C-vizsgásokat 50-nek véve fel és összevetve a motorosan kiképezhető pilóták számával kapjuk, hogy $229:50=4,5$, vagyis 4,5-szer kevesebb C-vizsgást képeztek ki és így az egy C-vizsgára eső költség 4,5-szerese a motoros pilótáénak. Tehát $4,5\times306=1377$ P.

Hozzászólás a repülés óvodájának kérdéséhez

Lapunk március 15-iki számában cikket közöltünk Székely Mihály gépészmérnök tollából a »Haderőn kívüli repülés óvodája« cím alatt, amelyben a magyar repülés rákosi úttörőinek sorából való szerző a vitorlázórepülés értelmére és jogosultságára vonatkozólag vont le egyéni következtetéseket.

A cikkben foglalt megállapításokkal és a közvélemény szellemével sokban nem azonosítottuk magunkat, mégis közreadtuk, hogy módot adjunk érdekelt vitorlázó repülőinknek, hogy a vitához érdemben hozzászóljanak. Evvel is elősegíteni véltük ennek a motoros repülőkörökben pro és kontra sokat vitatott kérdésnek a közvélemény számára való egységes tisztázását.

A beérkezett hozzászólásokból az alábbiakat közöljük:

...Magam is egyike vagyok azoknak, akik a repülést életcéljuknak választották. Már 15 éves korombam motornélküli repülőkiképzésben részesültem. Azóta, úgy érzem, életem összeforrott a repüléssel.

Székely Mihály gépészmérnök úr cikke, melyben a motornélküli repülés fontosságát kétségbe vonja, meglehetősen lehangoló volt.

A cikkíró szavával élve (akit különben érdemekben gazdag nagy repülőmultja és személye iránt legmélyebb tiszteletünkről biztosíthatok), »a kérdéshez a magyar repülés szeretetével és építő szándékkal, de a legszigorúbb tárgyi szempontok érvényesítésével« szólok hozzá. A cikk elején utalás történt egy — a Magyar Szárnyak 1940. évi 16. számában közölt — Dr. Ember Sándorral folytatott beszélgetésre. Itt a MAESz elnöke azt beszéli el, hogyan bizonyította be egyik felelős kormánytényezőnek a vitorlázó repülés fontosságát.

Székely Mihály szembeállítja a beszélgetésben előadott két véleményt, hogy megvilágítsa az ellentéteket és utána annak a véleményének ad kifejezést, hogy a motornélküli repülésre a motoros szempontjából nincs szükség, mert »annyi meteorológiát minden motoros repülő elsajátít, hogy a Pamírfennsík és az Andok fölött ne érjék meglepetések«. Az előbb említett Ember Sándor dr.-ral folytatott beszélgetésben arról volt ugyanis szó, hogy az Andokban sok kitűnő »csak« motoros repülő rosszul járt, mert nem rendelkezett vitorlázórepülő tapasztalatokkal.

Valószínű, hogy a mi pilótáinknak nem igen lesz alkalmuk az Andokban uralkodó légörvényekkel megismerkedni, viszont itthon is kerülhetnek hasonló körülmények közé és akkor nem árt, ha valamit konyítanak a vitorlázó repüléshez is.

Székely szerint a vitorlázórepülés *kerülő út. A cikkíró azonban megfeledkezik arról, hogy az ifjúság motoros kiképzésére 18 éves kornál előbb semmi esetre sem kezdődhetik.* Mi történjék addig a repülnivágyó ifjúsággal? A modelezés akármilyen érdekes és szép is, 6—8 éven keresztül nem elégíti ki azokat, akiknek, leghőbb vágya a repülés s minden ízükben remegve várják, hogy végre gépre kerüljenek.

Másrészt tudjuk, hogy minél fiatalabb korban kezdi valaki a repülést, annál könnyebben tanulja meg. A 15—16 éves fiúkat motoros kiképzésben nem részesíthetik, de a siklórepülés nyitva áll előttük.

Hogy a vitorlázórepülőket könnyebb-e átképezni motorossá, nem tudom. Ennek az oktatók a megmondhatói. De ezt a szempontot figyelmen kívül hagyva, a motornélküli repülés még három értékes tulajdonságára kell rámutatnom:

Fokozza a fiatalság kedvét és érdeklődését a repülés iránt, mert olyan korban jut hozzá, amikor éppen az ilyen dolgok iránt a legfogékonyabb.

Másodszor: Korán elválik, hogy ki nem odavaló és így azok, akik alkalmatlanok, más irányban orientálódhatnak, más irányban fejthetik ki képességeiket és nem pazarolják el energiáikat éppen a pályaválasztás előtti legfontosabb években olyan hívatásra való előkészületben, ahol nem érhetnek el semmit, mert nincs hozzá sem eszközük, sem megfelelő testi erejük.

Harmadik értéke a veszélytelensége. Ez annyiból is hasznos, hogy a szülők kevésbbé féltik fiaikat, — hozzászoknak a tudathoz, hogy gyermekük repülő és a szülői beleegyezés megszerzése a motoros repülésnél is könnyen megy. Tehát itt a vitorlázórepülés propagandaértéke is megnyilvánul.

Cikke második részét (melyben a megoldásról szól), azzal kezdi Székely Mihály, hogy fölsorolja a motornélküli repülés hátrányait.

Azt mondja, hogy »rengeteg áldozatba, munkába kerül, míg valaki eljut a C-vizsgáig.« Ez igaz, viszont a a vas tűzben lesz acéllá, kemény embereket a munka és áldozatkészség nevel azzá.

Azután közöl egy statisztikai adatot, mely szerint 1940 november havában 982 iskolafelszállás volt 655 perc összidővel. Felszállásonkint tehát kb. 40 másodpercet lehet számítani.

Ebből Székely azt a következtetést vonja le, hogy a gépek és a pilóta minden 40 mp.-ben ki vannak téve a leszállás kockázatának. »A C-vizsgára bocsájtott növendék — szerinte — tehát legalább 60-szor 40, azaz 2400 mp-nyi vagy félórai repülésért 60-szor »kockáztatta« életét és ugyanannyiszor cipelte hegynek fel a masinát, hogy éppen levegőt szagolhasson.«

A »kockázat«-megállapítás ellen tiltakoznunk kell. Elismerem, a gépek gyakrabban törnek, de vezető biztosabb helyen aligha ülhet, mint a Tücsök orrában.

(Ha valaki motoros géppel 25 méter magasról orrára állva lezuhan, valószínűleg befejezte pályafutását. Vitorlázógéppel történt hasonló balesetnél viszont a pilóta minden kára a nadrágján mutatkozó folytonossági hiány, amely még elviselhető.)

Ami pedig a masina hegynek felfelé való cipelését illeti, biztosíthatom a cikkírót, hogy minden növendék készörömest »kulizik«, ha repülhet. Minden felszállás külön öröm és az érte hozott áldozat édes jutalma!

Másik megállapítása az, hogy az úttörők (Wright), csak addig végeztek siklórepüléseket, míg motor nem állt rendelkezésükre, mikor viszont már voltak megfelelő motorok, a siklórepülések abbamaradtak.

Székely mérnök úr elfelejti, hogy az akkori aerodinamikailag tökéletlen gépekkel senki emberfia nem tudott volna eredményes *vitorlázórepüléseket* végezni. Túl akartak jutni a legjobb esetben is csak néhányperces siklórepüléseken és ehhez akkor csak egy út vezetett: a motor.

Ha Wrighték nem végeztek volna először siklásokat, akkor *sohasem találhatták volna föl a repülést, mert siklásaik alkalmával tanulták meg a gépvezetést.* Mire megépítették motoros gépüket, már gyakorlott pilóták, biztoskezű gépvezetők voltak. Ha nem így történik, talán már első felszállásaik alkalmával áldozatai lettek volna a repülésnek, mint ahogy az úttörők legtöbbje mindjárt az első kísérletek alkalmával vesztette életét.

Nem az volt a célom, hogy bírálgassak, csak meg akartam védeni az ifjúság rajongott sportját, a motornélküli repülést. Mert ez a sport előkészület a hivatásra.

Szükség van rá, mert mindenki számára könnyen hozzáférhető, felébreszti a fiatalság érdeklődését, biztossága folytán »leszereli« a szülők ellenállását, bajtársiasságra, áldozatkészségre és önfegyelmezésre neveli a növendékeket, *megkönnyíti a pilótaanyag kiválasztását, értékes tapasztalatokat nyujt a motoros repüléshez...* Azt hiszem, ennyi jótulajdonság nem hagyható figyelmen kívül.

Mester László

*

...Székely Mihály gépészmérnök, igen tisztelt barátomnak, a rákosi öreg sasnak részemről is nagy érdeklődéssel ol-

vasott cikke a vitorlázó repülő berkekben ugyancsak nagy visszhangot keltett. Amint a hozzám intézett kérdések özönéből megállapítható, a vitorlázó repülők társadalma a kérdés ilyen formában való felvetésében, de még inkább a cikkíró következtetéseiben, a motornélküli repülés lebecsülését látta, mert olyasvalaki részéről részesült támadásban, akinek a kérdésben való járatossága, megítélése szerint, nem bizonyítható, ezzel szemben egyénisége a közölt véleménynek annyi súlyt ad, hogy az alkalmas ennek, a Németországban már régen nem vitás, nálunk azonban érthetetlen következetességgel még mindig nyilt kérdésként kezelt problémának helytelen megvilágítására.

Több, mint egy évtizede indítottuk meg a motornélküli repülést, mely a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap létesítésével mint »haderőn kívüli repülés«, tehát a motoros repülés előiskolája, katonai előképzés jellegével kerül lebonyolításra. Igy létét és működését törvények és miniszteriális rendelkezések biztosítják, jogosultsága azonban, főleg motoros repülőkörökben, mind a mai napig állandó vita tárgyát képezte.

Ennek magyarázata sajátos körülményeinkben rejlik. Hazánkban a vitorlázó repülést 1929-ben, tehát abban az időben sikerült bevezetni, mikor a trianoni megkötöttségünkből való felszabadulás a motoros repülés szabad fejlesztését tette már lehetővé s a magyar légierő kialakítása teljes erővel folyt. Mi sem kényszerítette tehát repülőköreinket áthidaló intézkedésekre, vagy olyan módozatok alkalmazására, amelyek révén az ifjúságot toborozhatta, mert az akkori légierő kereteit a sorkatonaság állománya teljes mértékben kitöltötte. Bernard Mátyás alezredessel, a MOVE-repülőosztály akkori vezetőjével kettesben maradtunk annak a feladatnak megoldására, hogy a lenézett »csuzlisok«-tól »elvileg« irtózó motoros repülőket a motornélküli repülés értelméről, hasznáról és célkitűzéseiről meggyőzzük s megnyerjük annak a kívánalomnak, hogy a vitorlázó repülés előképző értékét illető véleményüket, »elvi« elfogultságtól mentesen közöljék.

A meggyőzés mindazoknál, akiket sikerült a vitorlázó repülésnek megnyernünk, teljes volt. Minden jó érzékkel bíró repülő fenntartás nélküli hírvivővé változott. Sokan azonban s főleg azok, akiket elfogultság, előítélet vagy kényelemszeretet, esetleg bizalmatlanság visszatartott, arra a fölényeskedő álláspontra helyezkedtek, hogy a repülés 600 lóerőnél kezdődik s a vitorlázórepülés — gyerekjáték. Ebből származott nálunk az a fonák helyzet, hogy még ma, a vitorlázó repülés tizennegyedik és az Alap létesítésének ötödik esztendejében, mikor »C«-vizsgáinak száma az 1000-hez közeledik, még mindig vita tárgya, van-e a vitorlázó repülésnek létjogosultsága s az érte hozott áldozatok a hozamával arányban állanak-e?

Kiindulhatnánk abból a követelményből, hogy érdemben való hozzászólás érdekében kellő előtanulmányokkal és a gyakorlati kivitel feltétlen alapos ismeretével rendelkezzék az, aki egy — az egész világon kialakult s változatlanul fenntartott rendszer értelmét és jogosultságát elvitatni kívánja. Magunk részéről egy kicsit szerénytelennek tartanók feltételezni, hogy a világ legnagyobb hatalma, Németország, mint az alaposság és rendszer megtestesítője, még a negyedik háborús esztendőben is változatlanul fenntartaná és *nem csökkenő óriás összeggel javadalmazná a vitorlázó repülést, ha annak értékéről s jelentőségéről nem lenne a legteljesebb mértékben meggyőződve.*

Mindjárt annak a megállapításával kezdem, hogy a vitorlázórepülés a motorosnak valóban nem szükséges feltétele, de — előiskolája. Elképzelhető, hogy valaki megtanul motorkerékpárt vezetni anélkül, hogy előzően kerékpározott volna, ismertünk úszni nem tudó tengerjárót. De a tömegkiképzés nem csodagyerekekre épít s az ifjút az óvodából elemibe, onnan középiskolába, majd egyetemre küldi, ugrások nélküli folyamatosságban, főleg azért, hogy egyik fokozattól a másikig, hozzáidegződjék lelkileg is az egyre fokozódó kívánalmakhoz s szellemében is teljessé váljék arra a feladatra, amely elé elhivatottsága állítja. A repülni vágyó ifjút ne hívságos dolgok, egy jólszabott egyenruha, hetyke sapka, csinos tőr és a repülőknek az ifjú leánynemzedék által kijáró áhítat vonzzák a repüléshez, hanem a repülés szeretete, amelynek jegyében kész minden áldozatra, szürkén, lemondással és fáradalmakkal teljesen is, ha kell éhezve, fázva, de rajongó hittel és lélekkel, tudjon áldozni a nemzeti öntudat s a közösség eszméjéért, — a bajtársiasságért! Ez az a gondolat és érték, amelyért a vitorlázó repülésnek élnie, fejlődnie és minden körülmények közt fenntarthatónak lennie kell s amelyért még akkor is elvitathatatlan lenne létjogosultsága, ha sohasem lépné át a sport kereteit.

Az éremnek azonban két oldala van. Gyakorlati téren sem kevésbbé fontos a vitorlázó repülés ismerete s kihatásaiban sok ezer válságos percnek biztosított megoldást. Utalok itt egyik legkiválóbb forgalmi repülőnkre, akit egyik Bécs—budapesti útja alkalmával a vörösvári vonulat leáramlási oldalán végzett repülése juttatott majdnem pusztulásba, mert bár a Pamír-fennsík és az Andok légköri viszonyaival tisztában volt, a hazai halmok »lee«-jében sodródva, mégis majdnem otthagyta a fogát, holott csak egy kilométerrel kellett volna odább repülnie, hogy fojtott motorral is tartani tudja magát, míg itt magassági gázzal vergődött méterről-méterre, sodródott a biztos pusztulás felé, míg emelő zónába érve, sikerült megint felvergődnie. A vitorlázó repülés ismeretében a kritikus perceket megtakaríthatta volna!

Feltevés szerint a Lufthansa vezetőségében is szakemberek ülnek, akiket hasonló meggondolás késztetett a forgalmi pilótáknak vitorlázó repülésben való kiképzésére, de ugyanígy lehetne átképezni a hadsereg összes felderítő és bombázórepülőit is, bárha a korszerű gépek nagy felületi terhelése, nemkülönben tökéletes vakrepülő-felszerelése időjárási behatásoktól már jobban megkímélik a pilótákat.

Ami Székely Mihálynak a motornélküli kiképzés »lukrativitásával« kapcsolatos fejtegetéseit illeti, nagyon messze menne a kérdésnek érdemben való taglalása, azért röviden csak két megállapításra szorítkozom. Az egyik az, hogy »kockázatról« szó sincs. Ha nagyrabecsült barátom bekérte volna az erre vonatkozó adatokat, teljes bizonyítással szolgáltam volna, hogy a *vitorlázó repülés a legbiztonságosabb minden haladó mozgást végző közlekedési, vagy sporteszköz között*, biztosabb a legártatlanabbnak tartott kerékpárnál is, nem beszélve a gépkocsiról, amely a kiképzettek számának arányában is jóval több balesetet okoz, mint a »kockázatos« vitorlázórepülés. Másik megállapításom pedig az, hogy a kiképzéssel járó költségek rendszeres kiképzési programm és kivitel mellett ugyanannyit tesznek ki, mint amennyi az előképzett növendék motoros kiképzésénél, a jóval kevesebb kétkormányos felszállás révén adódó megtakarítás.

Most pedig térjünk át tisztelt Barátom végső következtetésére, amelyben az együléses oktatási rendszer mellett tör lándzsát. Miután »Altemeister«-ünk hozzászólás iránti kérését elsősorban kortársaihoz intézte, mint egyike azoknak, akik a jó öreg Etrichen oktató kíséret nélkül tanultak Fischamenden, megállapítom, hogy annak a kiképzési rendszernek valóban voltak komoly sikerei. Magam is egyetlen huzal elszakítása nélkül tanultam meg repülni, pedig a jó öreg rácslajhárt néhány száz méter drót fonta körül s végül 157 felszállással mentem ki a frontra, aminek kapcsán azonban meg kell állapítanunk, hogy a kiképzés önállóságra nevelő hatásának nagyszerűsége a mai vitorlázó repülőkiképzésnek is jellemzője, s a napjainkban alkalmazott kétkormányos kiképzés már annyira törésmentes, hogy gazdaságosság szempontjából a régi rendszert elvitathatatlanul felülmúlja, illetve mellőzhetővé teszi.

Harminc év távlatában az emlékek is elhomályosulnak, — nem ítélhetjük meg többé az akkori rendszer hátrányait, csak az eredmények emléke él bennünk. De akkor még szaladgált Pesten az omnibusz s a Margitszigeten lóvonat közlekedett. Az együléses rendszert ma kivitelében, jellegében, (korlátozott sebességében) a vitorlázógép képviseli s éppen ez a lényegtelen sebesség, amely mellett a fel- és leszállás egészen veszélytelenné vált, adja ennek a rendszernek jogosultságát. Viszont éppen ilyen jellegénél fogva csak előképzés eszköze lehet, amelyről még átmenetet kell biztosítanunk a korszerű repülés kívánalmaihoz.

Kronfeld, a híres osztrák vitorlázórepülő Angliában a Drone-iskola megteremtésével kísérletet tett már a Székely-féle elgondolás megvalósítására. Nem vitatható, hogy megfelelő körülmények közt ez is járható út s hasonló megoldási módokkal a közeljövőben még találkozunk. De semmiképpen nem érinti a vitorlázórepülés kérdését, amely jellegénél fogva egészen más célt szolgál s amelynek még akkor is meg lesz sportbeli jogosultsága, amikor békeviszonylatok közt már nem kell a pilóták gyors tömegkiképzésére gondot fordítani.

Addig a vitorlázás a repülés alfája és omegája marad!

vitéz Hefty Frigyes



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

»A győzelem útjának előkészítői.« Igy nevezte *Göring* a német légierőket az idei német »repülők napjá«-n, amelyet március 1-én tartottak meg a Német Birodalomban. Az idei »repülők napja« a nyolcadik 1935. óta, amikor először jelentek meg német katonai repülőgépek zárt kötelékben a német főváros fölött.

*

800 új repülőgépvezető-növendék felvételére hirdetett pályázatot az olasz légügyi minisztérium. Közülök 430 tartalékos tiszti hely, 370 pedig tiszthelyettesi.

*

A brit haditengerészet repülő alakulatainak korszerűtlen felszerelése miatt felmerült parlamenti vihar hullámai még nem ültek el teljesen. *Alexandert*, a tengernagyi hivatal első lordját, további heves támadások érik az elavult haditengerészeti repülőgépek miatt. *Lord Chatfield* vezértengernagy, felsőházi tag február 23-i beszédében kétségbe vonta, hogy volt-e egyáltalában tervszerű programm a tengerészeti repülés, valamint a légierők és a haditengerészet által közösen fenntartott partvédelmi légierők repülőgépszükségletének kielégítésére.

Lord Brabazon, volt repülőiparügyi miniszter azt vetette oda Alexandernek, hogy még ma sem csinál egyebet, csak a saját, unalmas »Alexander-induló«-ját fújja, ahelyett, hogy korszerű repülőgépekről gondoskodna. Állítólag azért maradt el a haditengerészet repülőgépeinek korszerűsítése, mert abból a feltevésből indultak ki, hogy ezek az ellenség részéről mindig csak vízi repülőgépekkel fognak szembenállni, holott a gyakorlat azt mutatta, hogy csaknem állandóan nagyteljesítményű szárazföldi gépekkel kerültek szembe. Ez okozta az angolok részére tragikus kimenetelű légi harcokat.

Alexander ezek után — március 3-án — szükségét látta annak hogy a parlament előtt beszámoljon a haditengerészet légierőinek működéséről, vagyis inkább a haditengerészet és a légierők együttműködéséről. A német búvárhajók elleni harc eredményeit elsősorban a RAF érdeméül tüntette fel. A hazai flotta (Home Fleet) feladata — úgymond — a szigetország védelme a partraszállás ellen, továbbá a Szovjetnek szóló küldemények biztosítása. Utóbbi feladatának teljesítése közben *néhány értékes egységének és azok legénységének elvesztését* volt kénytelen elviselni. A flotta *a Málta körüli harcokban is sokat vérzett* és *elvesztett két repülőgéphordozó hajót*, azonban mégis sikerült 744 repülőgép kihajózását Máltában biztosítani.

A lord szerint nem kevesebb, mint 7 repülőgéphordozót vesztett eddig a brit flotta, fedélzetén kereken 150 repülőgéppel. Állítása szerint a még épségben lévő hordozók rendszeresített repülőgépállománya összesen 270 darab repülő gép. Az angol-szász kereskedelmi hajókon 8000 légvédelmi ágyú van beépítve.

A beszámoló végül érintette a haditengerészet légierőinek (Fleet Air Arm) *hiányos repülőgépfelszerelését* is, amit sajnálatosnak tart, de — szavai szerint — annál nagyobbra kell értékelni a személyzet hősiességét, hogy a silányabb gépekkel is szembeszálltak *a teljesítményi fölényben lévő német* repülőgépekkel.

*

»A győzelem szárnyai«. Angliában minden esztendőben propagandahetet rendeznek a hadikölcsönjegyzés előmozdítására. Az idei propagandahét a légierők támogatásának jegyében zajlott le. *Churchill* kiáltványa vezette be a propagandahetet, aki dicsérőleg emlékezett meg a RAF teljesítményeiről. »Jegyezzetek hadikölcsönt a győzelem szárnyai (Wings for Victory) érdekében« — ez volt a propagandahét mottója.

*

Tengelyszimpátiák az egyiptomi légierőknél. Nahas pasa a parlamentben egy interpellációra adott válaszában kijelentette, hogy az egyiptomi légierők tisztikarában a tengely iránti rokonszenv jelenségei voltak megfigyelhetők. A vizsgálat azt mutatta, hogy egyes repülőtisztek nem teljesen megbízhatók. A légierők tisztikarával szemben erélyes rendszabályokra volt szükség. A miniszterelnök egyes egyiptomi tisztek letartóztatásáról szóló híreket megerősítette.

*

A szovjet légierők első tábornagya. Novikov vezérezredest kinevezték repülő tábornaggyá. Novikov az első, aki Szovjetoroszország légierőinél ezt a magas rendfokozatot elérte.

*

Címtárak, ipari katalógusok és Baedekerek kerestetnek... A brit gazdasági hadügyminisztérium (Ministry of Economic Warfare) — amint az »Interavia«-ban olvashatjuk — a RAF számára légitámadásra alkalmas célpontokat keres a tengelyhatalmak államainak területén. Ezért a lakossághoz ismételten felhívást intézett az ipari katalógusok, külföldi térképek, címtárak és Baedekerek beszolgáltatására. Cím: Gazdasági Hadügyminisztérium, 629-es szoba, Berkeley Square, London W. (Ez a hír különösen azért érdekes, mert a Baedeckerek, címtárak stb. nem annyira a katonailag fontos célpontok, mint inkább a kultúrtörténeti építmények és értékek tárházai; ha tehát a Berkeley Squaren a német és az olasz Baedeckereket gyüjtik, akkor nemcsupán a katonai célpontok, hanem a kultúrértékek is érdeklik a brit bombatámadások irányítóit. *A szerk.)*

*

Kanadának is van egy ejtőernyős vadászszázlóalja, amelynek tisztjei részint Angliában, részint az Egyesült Államokban nyerték kiképzésüket.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A Republic P—47 »Thunderbolt« mintájú amerikai magassági vadászgép módosított kivitelben kb. 640 km/ó sebességet tud felmutatni 7600—9100 m-en. Tehát gyorsabb, mint a kétmotoros Lockheed P—38 »Lightning«.

Érdekes különben, hogy a »Thunderbolt« első kisérleti repülései 1941 májusában zajlottak le. Az első kisebb sorozat 1942 tavaszán került ki a csapatokhoz, azonban nagyobb számban még eddig aligha alkalmazták az arcvonalon.

*

2000 változtatást írtak elő a csapatpróbán szerzett tapasztalatok alapján a Lockheed P—38 mintájú kétmotoros vadászon, amelynek módosított kivitele: a Lockheed »P—38E«. Különösen a felületi terhelésének (200 kg/m²) csökkentésére törekedtek.

*

Vadászgépből zuhanó bombázó. Angliának tudvalévően nincsenek zuhanó bombázói. Amerikában készültek ugyan zuhanó bombázók a brit szövetséges számára, azonban a Csendes-óceánon repülőgépekben oly nagy hiány mutatkozott, hogy Amerika az eredetileg Angliának szánt zuhanó bombázókat is odaszállította.

Időközben elkészültek az Egyesült Államokban a North American »Mustang« mintájú vadászrepülőgépek, folyadékhűtéses Allison soros motorral. Az angolok azonban a gép magassági teljesítményét nem találták kielégítőnek, ezért zuhanó bombázóként próbálták használni azokat. Ujabban a régi Allison-motor helyett az amerikai Packard-gyárban készített, de egyébként angol eredetű Rolls-Royce »MerlinXX« motorokat alkalmazzák bennük és egyéb apróbb módosításokat is végeztek rajtuk, hogy a zuhanó bombázásra alkalmassá tegyék őket.

*

Az Allison V—1710 mintájú amerikai, folyadékhűtéses motorok a következő géptipusokba vannak beépítve: P—38 »Lightning« (turbo-kompresszorral), Bell

P—39 »Airacobra«, Curtiss P—40 »Tomahawk«, illetve P—40D »Kittyhawk«, továbbá a North American P—51 »Mustang«-ba. Teljesítménye a háború kezdetétől mostanáig kb. 40%-al emelkedett és ezidőszerint 1500 lóerő. Tehát még mindig 100 lóerővel marad el angliai versenytársa: az ugyancsak vadászgépekben alkalmazott Rolls-Royce »Merlin 61«-motor mellett.

Különösen magassági teljesítménye esett kifogás alá.

✱

A Short Brothers Ltd. angliai repülőgépgyárat állami felügyelet alá helyezték. Itt készültek régebben a »Sunderland«-mintájú nagyméretű vízi repülőgépek, újabban pedig a »Stirling«-mintájú bombázók.

✱

Hírek az amerikai repülőiparból. Egy kis losangelesi repülőgépgyár — név szerint Manta Aircraft Corp. — állítólag olyan vadászgépet szerkesztett, amelynek legnagyobb repülési távolsága 5600 km. — A Brewster-gyár zuhanó bombázóit (Típusjelzés: SB2A—2) állítólag már a haditengerészet szolgálatába állították. Az angol haditengerészetnél »Bermuda«-névre, az amerikai haditengerészetnél pedig »Buccaneer« névre keresztelték az új zuhanó bombázókat. — A Vultee A—31 »Georgia«-mintájú zuhanó bombázókat, amelyeket eredetileg a brit légierők rendeltek meg Amerikában, egyelőre az Egyesült Államok saját légierői használják fel. — Amerikában meglehetősen fellendült az utóbbi időben a nagyteherbírású vitorlázó repülőgépek gyártása. A svájci sajtó egy 9 személyes és egy 15 személyes vitorlázógépet említ, amely több gyárban — így a Boeing-művek és Ford egyik gyárában is — előállításra kerül. Ezenkívül 1—2 személyes vitorlázó repülőgépek, valamint motoros vontatógépek is épülnek, jeléül annak, hogy *a német példa láthatólag Amerikában is termékeny talajra talált.* A nagyteherbírású repülőgépeket ugyanis Amerikában is katonai célra akarják felhasználni. — A Boeing-gyárban a munkásság béremelésre vonatkozó követelését nem teljesítették s emiatt a munkásság körében olyan nyugtalanság támadt, hogy a kormány jónak látta a gyárat bizonyosfokú ellenőrzés alá helyezni. — A Brewster-gyár kártérítési pört indított régi vezetősége ellen amiatt, mert egyes külföldi repülőgépeladások után illetéktelen sápokat vágtak zsebre. Az egyik alperes a Chaco-háború idején börtönbüntetést is szenvedett amiatt, mert figyelmenkívül hagyva az Egyesült Államok semlegességi politikáját a Chaco-háborúban résztvevő államoknak titokban repülőgépeket szállított. — A johnsvillei, megnagyobbított Brewster-gyárban 10.000 alkalmazott közül 75% nő. — A Pratt & Whitney-motorokat Amerikában állítólag 13 üzemben gyártják. — Pasadenában négy nagy repülőgépgyár több, mint 2 millió dollár költséggel olyan szélcsatornát építtet, ahol 1125 km/ó sebességnek megfelelő légáramlat állítható elő. — A Curtiss—Wright-gyár Buffalóban ugyanilyen szélcsatornát építtet.

✱

A Bloch 157-mintájú francia vadászrepülőgéppel ezév elején ismét megkezdik a kísérleti repüléseket. Az új vadászgép sebessége 7000 m-en állítólag 640 km/ó. A gépbe 14 hengeres Gnome & Rhône 14 R-mintájú kettős csillagmotor van beépítve. Startteljesítménye: 1590 lóerő.

✱

Az Air France—Transatlantique három új, nagyteherbírású vízi repülőgépével újból folytatni fogják a repülési kísérleteket, amelyek Dél-Franciaország megszállása miatt ideiglenesen szüneteltek. A három új repülőgéptípus: *Potez—SCAN 161, Sud—Est 200* és *Latécoère 631.*

✱

13 amerikai hadihajót, amely eredetileg cirkálónak készült, de építése befejezést még nem nyert, átépítenek repülőgéphordozóvá. Ezek közül öt már elkészült. Ezek eredetileg a »Cleveland« cirkáló típushoz tartoztak és 10.000 tonnások. A mult év szeptemberében vízrebocsátott »Wasp II.«, amely a Salamon-szigeteknél elsüllyedt »Wasp« nevű repülőgéphordozó nevét örökölte, nem ehhez az osztályhoz tartozik, hanem eredetileg is repülőgéphordozónak készült. Vízkiszorítása: 26.000 tonna.

LÉGIFORGALOM

A német légiforgalom egyik veteránja: Karl *Noack* tartalékos őrnagy, a Német Lufthansa egyik régi repülőgépvezetője, a keleti harctéren hősi halált halt. Valószínűleg az egyik szállítószázadnál teljesített szolgálatot.

✱

Dán légiforgalmi adatok. A Det Danske Luftfahrtselskab A/S forgalmi adatai 1942-ről a következők: (zárójelben az 1941. évi adatok.) *Nemzetközi légiforgalom:* megtett út: 556.190 km (545.999); utasok száma: 23.614 (19.545); csomag: 346.840 (274.675) kg; posta: 153.525 (137.970) kg; áru: 232.862 (170.516) kg. *Belföldi forgalom:* megtett út: 179.103 (171.210) km; utasok száma: 14.727 (13.397); csomag: 134.525 (111.622) kg; posta: 123.322 (77.754) kg; áru: 25.971 (8419) kg.

✱

Az amerikai légiforgalmi vállalatok rendkívül nagyarányú tengerentúli forgalmat bonyolítanak le és a szövetségesek tengerentúli gyarmataival és dominiumaival a gyors közlekedés legfőbb eszközét alkotják. Az amerikai vállalatok repülőgépállománya 300-ról 600-ra emelkedett. Nem lehetetlen, hogy itt is az amerikai imperialista törekvések egyik megnyilvánulási formájáról van szó, amely már most is igyekszik magának biztosítani a fontosabb pozíciókat a háború utáni időkre.

✱

Az amerikai légiforgalomban a menetrend betartásának hiányait 40—50%-ban a repülőgépek villamossági hálózatában beállott zavarok okozták. Mással a motorhibák okozóit 80—90%-ban gyujtási zavarokban kellett keresni.

✱

Légiforgalom Távol-Keleten. Április 1-től kezdve polgári utasok is használhatják Japán, a Fülöp-szigetek, Maláj-föld és Thaiföld között a légijáratokat. Ezenkívül újból megnyílik a légiforgalom Japán és Mandzsukuó, illetve Kína között, ahol a hadüzenet óta szünetelt a polgári légiforgalom.

✱

Még mindig nem derült ki, hogy kik voltak a Lisszabonban szerencsétlenül járt »Yankee Clipper« áldozatai. A legújabb jelentések szerint a repülőgép 38 utasa közül 25 halt meg és 2 maradt sértetlenül. A sebesültek között van a repülőgép pilótája is.

KATONAI HIREK

Akik nem tértek vissza... A német légierőket néhány értékes veszteség érte az elmult hetek légitámadásainál. A veszteségi kimutatásban a következő ismerős neveket találjuk: *Gildner* főhadnagy, aki az első éjjeli légi győzelmet aratta és eddig elért 42 győzelme közül 40-et éjjeli harcban szerzett, nem tért vissza. A 196-ik tagja volt a német haderőnek és 85-ik tagja a légierőnek, aki Tölgyfalombot kapott. — *Becker* százados, az egyik éjjeli vadászszázad parancsnoka s a 198-ik Tölgyfalomb (a légierőknél a 86-ik) tulajdonosa 46 éjjeli légigyőzelem után szintén nem tért vissza. — *Schweickhardt* százados, egy zuhanó bombázóezred osztályparancsnoka, akit ugyancsak a Tölgyfalombbal tüntetett ki a Führer, a Földközi-tengerkörnyéki harcokban lelt hősi halált. — A keleti hadszintéren a 107-ik légi győzelem után halt hősi halált *Hahn* őrnagy, egy vadászezred osztályparancsnoka, aki már 1941-ben megkapta a Tölgyfalombot.

✱

Feltűnő statisztikát közölt a nyilvánossággal *Sir Archibald Sinclair* brit légügyi miniszter az angol és a német repülőgépveszteségekről. Ezek szerint az angol RAF a Német Birodalom területén és Nyugat-Európában 1941-ben 1242, 1942-ben pedig 1337 repülőgépet vesztett. Ezzel szemben a német légierők vesztesége nyugaton 1942-ben nem volt több 296 repülőgépnél.

✱

Knacke német repülőszázados, aki a 44-ik éjjeli győzelme után nem tért vissza, megkapta a Tölgyfalombot hősi halála után.

✱

Erwin Fischer százados az első német *távolfelderítő,* akit a Führer a Tölgyfalombbal tüntetett ki. Fischer százados az európai és az európakörüli hadszínterek minden részén közreműködött a távolfelderítésben.

✱

47.000 sebesültet és beteget szállítottak el repülőgépeken Sztalingrád hős védői közül.

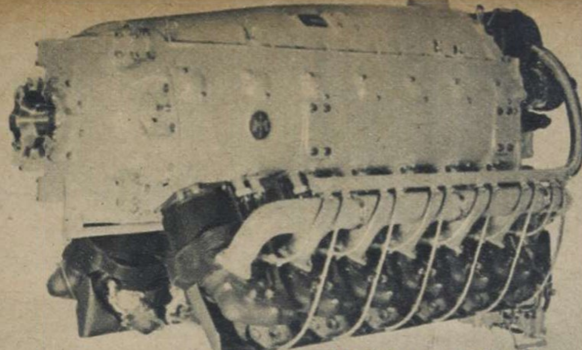
✱

Az éjjeli vagy a nappali légitámadás a célravezetőbb? — erről folyik a vita az amerikai lapokban. *Andrews* altábornagy, az európai hadszintéren működő amerikai légierők parancsnoka annak a nézetének adott kifejezést, hogy az erős fegyverzetű és jól páncélozott amerikai bombázók számára célszerűbb a *nappali* támadás, míg a gyöngébben felfegyverzett, gyengébb páncélzatú, de valamivel nagyobb teherbírású angol bombázóknak az *éjjeli* támadás kedvez.

Egyébként fejtegetése abban foglalható össze, hogy tulajdonképpen nem az a kérdés: nappal vagy éjszaka támadjanak-e, hanem az, hogy *mikép támadhatnának a nap minden szakában?...*

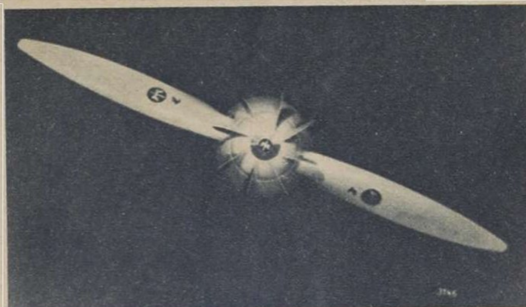


Az As. 410. oldalnézete



³/₄ jobbnézet a motorról

ARGUS As 410



Az Argus légcsavar

Az Argus As. 10. motorhoz képest óriási fejlődést jelent az Argus As. 410. motor, amely először 1939-ben jelent meg, most pedig gondos és következetes fejlesztő munka eredményekép nagysorozatban való gyártás tárgya. A motort magyar gyárak is gyártják, licencia alapján s a szerelésről, felülvizsgálatáról és beépítéséről szóló hangosfilmeket a gyár budapesti vezérképviselete a közelmultban mutatta be magyar repülőszakköröknek.

A motor érdekessége, hogy — megtartva az Argus As. 10. hengertérfogatát, de tizenkét hengerre felosztva a teljesítmény csaknem kétszeresére nőtt. Ehhez természetesen nagyobbmértékű módosításokra is volt szükség s a motor több évi tökéletesítő munka után ma üzembiztosan, megbízhatóan gyártható, elsősorban gyakorló- és átképzőgépekhez.

Még mielőtt a nagy, az egész motor készen lett volna, mintegy 20.000 óra próbán át kristályosodtak ki az egyes fontosabb alkatrészek, majd körülbelül 3000 üzemórát futottak a motor kísérleti példányai. Igy került piacra az Argus As. 410. A—1. mintájú motor s ezt fejlesztették tovább az As. 410—MA. motorban.

A hűtőlevegő vezetését elmés vezetőlapokkal úgy oldották meg, hogy a terelőlapok segítségével a légáramlat nem 2×90 fok, hanem csak 2×45 fok eltérítést szenved s így a hűtésre felemésztődő teljesítmény is lényegesen kisebb s a torlónyomás 30%-a nem vész kárba, mint eddig.

A hengerek klasszikus léghűtéses hengerek: könnyűfémötvözet hengerfejjel és acél futófelület. A csillagmotoroknál teljesen bevált megoldásnak soros elrendezésben fellépő hűtési nehézségeit a hengerfejek lépcsőzésével sikerült kiküszöbölni.

A motor energiaátalakító s ezért hatásfoka — mint minden erőgépnél — igen lényeges. Ennek a hatásfoknak nagyságára hatással van minden egyes szerkezeti részlet kialakítása, működése s ez a hatásfok jellemző egyben a motor fogyasztására is s ezen át a vele felszerelt repülőgép hasznos terhére és repülőtávolságára. Az As. 410. motor kitűnő hatásfoka elsősorban a henger tökéletességének köszönhető. A nagy szelepnyílások nagy fordulatszámnál is tökéletes töltést adnak, ezzel kisebb sűrítési nyomás s ezzel kisebb sűrítőteljesítmény szükséges. Nagy teljesítménnyel való emelkedéshez a nagy hűtőfelületek megfelelő üzembiztonságot is adnak. A robbanótér gömbsüvegalakú s kedvező kialakításával sikerült az üzemanyagfogyasztást 187 g/LEóra értékre leszorítani.

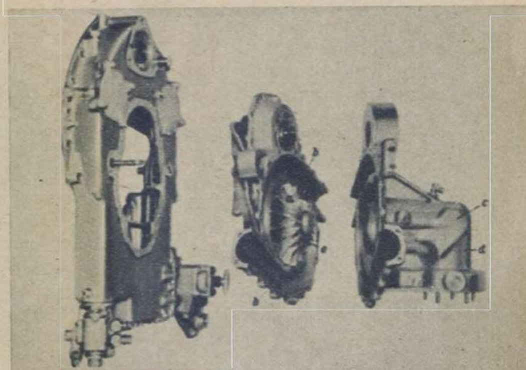
A keverékszabályozást az Argus—Hobson-rendszerrel sikerült teljesen automatikussá tenni s ezzel a pilótát nagymértékben tehermentesíteni. Legújabban egyetlen emeltyűvel kezelhető a motor, minden részletbeállítást a szabályozó automata végez. Ezzel 80%-os teljesítménynél 190 g/LEóra fajlagos fogyasztás érhető el. A sűrítő rugózó meghajtású, állandóan meghajtott saját Argus-szerkesztésű, melynek teljes hatásfoka 73%. Az automata szabályozóval együttműködő sűrítő gondoskodik a keverék egyenletességéről, aminek nem kis része van a gazdaságos fogyasztás kicsinységében. A sűrítő 360 LE teljesítménynek 3000 m magasságban való leadására készült. A kerékkoszorú teljes súlya csupán 570 grammm s 26.200 percenkénti fordulatnál 3700 méterig tartja a teljesítményt. Üzembiztonságát 46.000 fordulatig kipróbálták. Ennek alapján a motor teljesítményét még a jövőben lehet fokozni.

A hengersorok nem 90 fokos, hanem csak 60 fokos szög alatt hajlanak egymáshoz, fordított V-alakban. A furat 105 mm, a löket 115 mm, a teljes hengertérfogat 12 liter. A sűrítési arányszám az A—1 motornál 6.4:1. A légcsavaráttétel 3:2. A motor teljes súlya 300 kg.

Az Argus állítható légcsavart rendszeresítették a motorhoz ez állandó fordulatszámon tartja a motort, ezzel is biztosítva a gazdaságos üzemet. A légcsavarnak két helyzete van: egy felszálláshoz és teljes teljesítménnyel való repüléshez, egy pedig utazórepüléshez.

A motor teljesítménye felszálláshoz 465 lóerő 3250 perc fordulatszámnál. Az 5 perces teljes teljesítmény 360 lóerő 3000 fordulatnál, ez ugyanúgy tartható 3000 méter magasságig, mint a 315 lóerős gazdaságos utazóteljesítmény.

Az As. 410. motor az Argus-cég immár több mint harmincéves repülőmotorgyártásának legfiatalabb hajtása s kiválósága folytán méltó utóda a világszerte ismert és elismert As. 10. motornak.

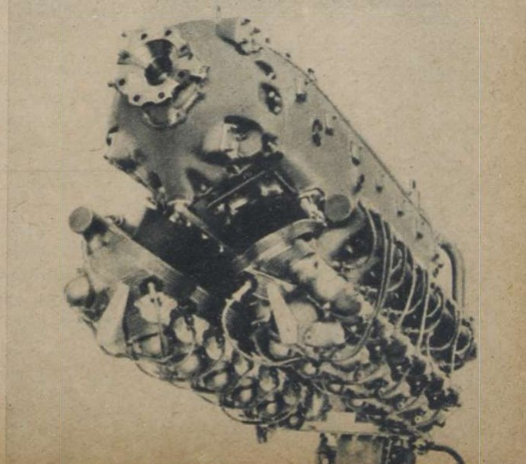


A sűrítő: a) kerékkoszorú b) spiráljárat c) állókoszorú d) ólomdarab e) előkoszorú



A motor kedvező beépítése

Az As. 410. előnézetben



AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

S most ezt a bonyolult ügyet repülés közben kell kicsomózni? Mégis csak más irodában ülni, ahol felvilágosításokat kérhet az ember, ahol a dráma minden egyes személyét teljes mérvben le lehet nyomozni...

Végül, a kivizsgálandó személyek közt, két politikus van. Az egyikük, Mersson, a semlegesek összefogása óta már eddig is sok megbizatást kapott s most is hivatalos küldetésben utazik; a másik, Bley, — mindegy, hogy hogyan hívják — főnökének közlése szerint, fontos közege a kormánynak, még ha nem is működik nyiltan s most különleges megbizatással szállt az Ezüstkondor fedélzetére.

A gép körülbelül ezerméteres magasságban repült. A levegő kellemes langyossággal ölelte körül. Alatta gyorsan tüntek el a szigetek és sziklaszirtek, a lávarétegekből kráterek meredeztek elő, hogy kigőzölgéseikkel tegyék változatossá a boldogok szigetének amúgy is elragadó képét.

Dani tovább mélyedt a gondolataiba, amelyekből erős ajtócsapódás zökkentette ki. Megfordult. Mertens rohant feléje pizsamakabátban, gallér és nyakkendő nélkül s arcáról rendkívüli izgalom rítt le.

— Ah, csakhogy itt van? — kiáltott fel. Megállt a felügyelő mellett és megragadta székének karfáját. — Nézze csak!

Kis porcelláncsészét nyujtott a felügyelő elé, amely tele volt fehér krémmel.

— Mi ez?

— A borotvakrémem... De figyeljen ide!

Az egyik ujjával rózsaszinű golyócskát kotort elő a krémből. Dani átvette és gondosan megtisztította. Ritka szép piros gyöngy ragyogott feléje.

— Ott volt?!

— Ki tette velem ezt a rossz tréfát, én...

— Csak ne heveskedjék! Érti ezt? Éppen egy gyöngy?

— Már hogyne érteném! — fakadt ki Mertens. — Csak nem fogok drágaköveket tartani a borotvakrémemben! Ma reggel, az események következtében, nem tudtam megborotválkozni és most, az ebéd előtt, szerettem volna mulasztásomat pótolni.

— Semmit sem tud erről a gyöngyről?

— Tudni?

A volt tiszt magánkívül levőnek látszott.

— Fogja csak a krémjét és borotválkozzék meg nyugodtan. Ne törődjék semmivel... Vagy várjon egy percre! Szíveskedjék ideküldeni Rayner kisasszonyt.

Max Mertens elképedt és fejrázva távozott. Egészen eredetinek tűnt fel előtte a felügyelő.



Stella Rayner a bárban volt és Mertens átadta a felügyelő üzenetét. A színésznő Danihoz jött.

— Parancsoljon! — ugrott fel udvariasan a felügyelő és saját székét tólta a díva elé. — Ismeri ezt a gyöngyöt? Nem ezt ajánlotta fel önnek Mahler?

— Benyomásom szerint ezt... jobban meg kellene néznem... nem esküdnék meg, de valószínűleg erről volt szó.

— Köszönöm szépen, ez elég — s Dani hanyag mozdulattal zsebébe süllyesztette a gyöngyöt. — Miért óhajtott az Azórokon kiszállni, Rayner kisasszony?

— Ott akartam tölteni szabadságomat. Három hetet. Már lakosztályt is foglaltam a szállóban.

— Értem. S talán azt is tudja, hogy miért akart Mertens úr is kiszállni?

— Nem tudom, de sejtem. Azt hiszem, hogy néhány nappal többet szeretett volna társaságomban tölteni. Nagyon vonzó ifjú... azt ajánlottam neki, hogy jöjjön az UFA-hoz színésznek. Az újabb kalandja... Tudja-e, igaz, hogy elbocsátották a légierőktől és hadbíróság elé állították...

— Tudom már. Köszönöm szépen, kisasszony.

A pincér jött be.

— Tálalva van az ebédsez.

Dani meghajolt.

— Nem akarom tovább tartóztatni. Jó étvágyat!

Nem követte a színésznőt az étterembe, hanem ellenkező irányba, a hajó orra felé távozott s kopogott a vezetőfülke ajtaján. Az felnyílt és Müller jelent meg.

— Tessék!

— Szeretnék néhány rádiótáviratot leadni.

— Lépjen csak ebbe a fülkébe!... Stark! Állj ennek az úrnak a rendelkezésére!

Dani csendesen a rádiótávirász mellett lévő zsámolyra ereszkedett. Stark, fején a fejhallgatóval, állva működtette készülékét és egyik kezével tüneményes gyorsasággal mozgatta az adóbillentyűt.

— Irja le, uram, a szöveget...

A felügyelő írta:

»Lamarra. — Rendőrfőnökség. — Ponta Delgada. A rózsaszínű gyémántot megtaláltam Mertens borotvakrémében. Valószínűleg Mahler ostoba tréfája. Kérek pontos részleteket Joachim Reimannról, Martin Fischerről és Mahler ügyeiről. Esetleg jelentse tovább Lisboába és Hamburgba. Aláírás: Dani!«

— Amint megjön a válasz, azonnal hozza el nekem!

Dani visszatért a gép belsejébe. Átment az éttermen, ahol az utasok szórakozottan kanalazták a levest és anélkül, hogy megállt volna, lement a lépcsőn az utasfülkék felé. A lépcső alján, az utasok fülkéi előtt két kisebb, egymással szembenéző kabin volt, a személyzet számára.

Az egyikből könnyed horkolás hallatszott. Dani halkan kopogott a másikon és az azonnal felárult. Lupita nézett ki rajta, egyik kezével összefogta mellén a félig nyílt hálóköntösét. Arca az ijedtség nyomait viselte, szemei fáradtan pislogtak.

— Oh! Ön az! — tört ki viszszafojtott lélekzettel.

— Mitől ijedt meg ennyire? Nyugodjék meg! Kit várt? — kérdé csendesen, mosolygó ábrázattal Dani. — Beléphetek? Egy pillanatra, szeretnék önnel beszélni.

— Parancsoljon...

A kabín elég szük volt A felügyelő leült.

— Ne tegye be az ajtót... Látni szeretném a folyosót és a lépcsőt.

Igy senki sem hallgatódzhatik — felelte a pincérnő.

— És hallhatjuk Joselito horkolását. Valóban Joselitónak hívják őt?

— Igy hívják — válaszolt Lupita és leült a fekvőhelyre, miközben összefogta pongyoláját a lábszárain is. Ezután halkan folytatta:

— Valóban félek. Majd meghalok az álmosságtól és még sem tudok aludni.

— De miért és kitől fél?

— Nem tudom. Mindenkitől. Joselitotól... valakitől, aki meg akar ölni, hogy ne beszélhessek.

— S mit tud ön?

— Semmi többet annál, amit elmondtam. Igaz e, hogy azt az embert megmérgezték és a mérget a teával adták be neki? Vagy Joselito volt, mert ő készítette el a teát, vagy az a valaki, akivel a lépcsőnél találkoztam, de nem vettem ügyet reá, mert egészen a színésznőn felejtettem a tekintetemet... Ő azonban nem tudja, hogy nem láttam őt és most abban a hiszemben él, hogy emlékszem reá és feljelentem... Félek!

— Ne veszítse el a fejét! Legyen óvatos és semmi baja



sem fog esni. Öltözzék fel és üljön be a bárba. Néhány óra mulva már megérkezünk, ezt kibírhatja alvás nélkül. Figyeljen csak!... Igaz, hogy Mahler testét hanyatt fektette az ágyra?

— Igen, egészen biztos vagyok.

— Beszéljen Joselitoról. Gyanakszik reá?

— Igen. De nem tudom, miért. Mindenre képesnek hiszem, de semmi bizonyítékom sincs.

— És mi a véleménye Stella Raynerről?

— A színésznőről?... Szerencsés nő... mindene megvan. A férfiak bolondulnak utána.

A gép egyik oldalára dőlt. A kabin ajtaja csendesen bezárult. Hirtelen ellenkező irányú mozdulat jött és egészen kitárult.

— Táncol... bőék... — mormogta Dani és kitekintett az ablakon. Egész közel gomolyfelhők sorakoztak.

— Erősödik a szél...

Az ezüstsirály megint megbillent. Az ajtó most már erőteljesen becsapódott, sőt a zár is rákattant. Lupita felállt, hogy kinyissa, de a felügyelő visszatartotta.

— Maradjon így! S mit gondol Mertensről, arról a fiatalemberről, aki Raynernek udvarol?

— Egész este együtt voltak a felső helyiségben. Ők ketten azok, akikre egyáltalában nem gyanakszom.

— De tud e róla valamit? Ismerte őt előbb? Ismerhette ő Mahlert?

— Nem tudom... az volt az érzésem, hogy hírből már ismerték egymást. Mertens a légiforgalmi kirendeltséghez megy, szinte önkéntes számkivetésbe és egy időben sokat emlegették az ujságok... bizonyára emlékszik reá...

— Igen, én is olvastam valamit róla a német ujságokban. Lupita, önnek segítenie kell rajtam. Biztos vagyok benne, hogy ön látott valamit, anélkül, hogy az felkeltette volna az érdeklődését és ha emlékezne erre, most helyes nyomra terelhetne engem...

— Arra gondol, aki közelemben volt, amikor a teát vittem?

— Nemcsak reá, erőltesse meg kissé az emlékezőtehetségét. Igyekezzék emlékezetébe felidézni minden részletet... Mahler udvarias volt önnel szembe?

— Udvarias? Sőt, durva, mint mindannyiam... mint Fledauer asszony, az az ellenszenves nő...

Lupita kezeit tördelte és összeráncolta homlokát. Látszott, hogy erősen gondolkozik.

— Nem, nem emlékszem, Mahler nem itta meg azonnal a teát és letétette velem az asztalkára. Valószínűleg akkor hörpintette fel, amikor visszalépett kabinjába.

— Bizonyára — erősítette Dani. — Ez a méreg villámszerü halált okoz. Ha tehát előbb itta volna meg, nem tudott volna kijönni a kabinból. Talán hidegen szerette a teát?

— Selbius úr igen udvarias volt velem szemben. Őt már az ágyban találtam és egészen elfeledkezett arról, hogy teát rendelt, valószínűleg azért, mert nem vittük azonnal!

— S tovább már nem várt rá? Vagy igen?... S mit tud mondani Mersson szenátorról?

— Jóformán semmit sem! Állandóan a titkárjai társaságában mozog. Megtartja a távolságot.

— No eddig nem sokat segített rajtam, Lupita. De ha talán megerőltetné az emlékezetét... Egyébként mostanra elég, menjen fel. Nemsokára visszatérek önhöz.

Dani kinyitotta az ajtót és kilépett a folyosóra. A szemben levő ajtóhoz lépett. Joselito már nem horkolt, kopogtatott... Semmi válasz. Belökte az ajtót...

A kubai a hasán feküdt. A felügyelőt meglepte a különös mozdulatlanság, előrelépett, majd hirtelen összerezzent és megállt. Joselito hátából tőrnek a markolata állt ki.

Dani macskafürgeséggel fordult meg, mert mozgást hallott maga mögött. Lupita volt, aki követte őt és most feldult ábrázattal meredt reá. Egnek emelte karjait, kiáltásra készült nyitni száját, de a felügyelő hozzáugrott és rátapasztotta egyik kezét:

— Hallgasson! Egy szót se!

Betuszkolta a leányzót a kabinjába és a fekvőhelyére lökte.

— Tegyen egy vánkost a szája elé, így! Megértette?

Dani kilépett, bezárta Joselito kabinját és egészen hátra futott a folyosón, közben figyelve a kabinok kijáratait. Az ajtókon levő rézretesz mindegyiknél be volt tolva, tehát — látszólag — az összes ajtókat kivülről zárták rá. A felügyelő nem tehetett mást, hátrafordult és a lépcsőn keresztül két ugrással az étterembe termett.

Még néhány vendég itt ült a kellemesen illatozó fekete mellett. Dani magához intette a pincért.

— Ki ment le innen? — kérdezte halkan.

— Nem tudom... valaki felkelt, ide-oda járkáltak, sokan átmentek a túlsó terembe, visszajöttek, de nem emlékszem, hogy valaki is lement volna a hálófülkék felé...

— Hívd ide a parancsnokot, mondd neki, hogy kéretem!

Ezután újra lement Lupitához.

— Nyugalom, kislány.

— Nagyon félek! Mindnyájunkat megölnek!...

— Hallgasson már — rivallt rá haragosan. Ebben a pillanatban a kabin falához repült.

— A mennykőbe! Mi történik itt?

A repülőgép mintegy 40 fokos szöggel zuhant lefelé...

— Öltözzék fel, jöjjön velem! — ordította Dani.

Lupita mit sem törődve széthulló pongyolájával, megragadta Danit.

— Ne hagyjon el! Lezuhanunk!

De egyszerre magához tért és visszanyerte bátorságát.

— Bocsásson meg! Őrült voltam! Menjünk fel! Valami nincsen rendjén!

A lépcső majdnem teljesen függőlegesen állt, úgyhogy csak nagy üggyel-bajjal tudtak felhágni rajta. Az étterem esztelenül kiabáló utasokkal volt tele, akik a padlózathoz erősített asztalokba vagy székekbe fogódzkodtak.

Dani lecsúszott a szinte függőlegesen vált padozaton, belekapaszkodott a szembenlevő falba és túltornászta magát a nagy terembe, ahol a holtrarémült utasok másik része gyötrődött tanácstalanul. A gép kormányozatlan sárkány, hulló falevél módjára hol ide, hol oda lengett és közben egyre lejjebb zuhant. Müller hatalmas ökölcsapásokat mért a vezetőfülke ajtajára.

— Nyissátok ki! — üvöltötte — Weber! Stark! Nyissátok ki! Greysch segíts!

Max Mertens melléje csúszott.

— Próbáljuk vállal betörni!

Dani hozzájuk ért. Az ajtón keresztül időnként ütéseket és robbanásokat hallottak, melyeket azonban erőteljesen nyomott el a majdnem teljes gázzal járó túlpergő motorok üvöltése.

— Mi történt?

— Ki tudja? Zuhanunk!

— S az ön emberei? A másodpilóta?

— Semmit se tudok — válaszolt érdesen Müller. — Segítsen nekünk betörni az ajtót!

Mindhárman nekirugaszkodtak az ajtónak, de az ellenállt. A terem ablakán át az utasok egyre közelebb látták a tengert és rettegésükben összevissza kiabáltak.

— Nem lehet más úton a vezetőfülkébe jutni? — kérdezte Dani.

— De igen... a szerszámkamarán át... alul.. menjünk!

— Vagy a terraszon át! — fűzte hozzá Mertens. — Ott én megyek.

(Folytatjuk.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

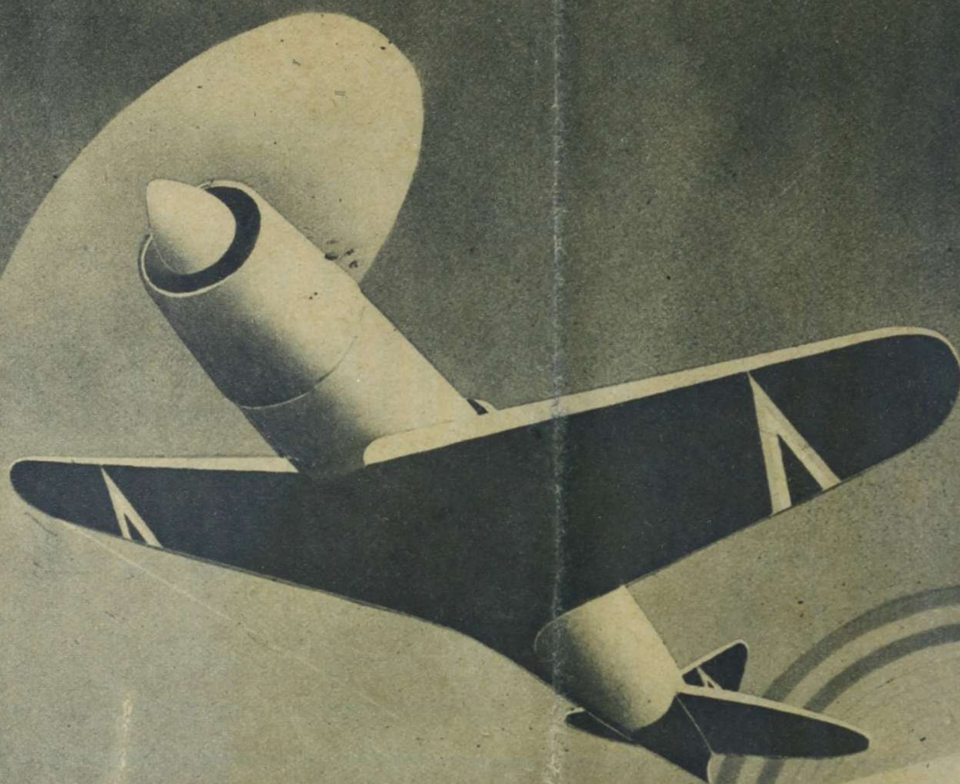
Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

KIS HIREK

Az angol haditengerészet repülőgépeinek silányságáról parázs vita folyt az angol parlamentben. A szónokok a tengerészeti minisztert és a repülőiparügyi minisztert tették felelőssé amiatt, hogy a haditengerészet repülőgépeinek minősége »*botrányos*«. Különösen hibáztatták, hogy nincsenek a flotta birtokában korszerű torpedóvető repülőgépek. Egyébként a flotta légierőinek vezetését újjászervezték. A tengerészeti légierők egyik vezetője *Boyd* tengernagy lett, aki főleg a repülőgépszállítóhajók alkalmazásában specialista, míg a másik vezetője *Portal* ellentengernagy, a brit légierők parancsnokának testvéröccse, aki mögött mintegy 30 éves repülő mult áll.

*

A Szovjet repülőgép vesztesége a háború elejétől 1943 márciusáig — német megállapítás szerint — mintegy 36.000 repülőgép volt.



432.686 Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomasa. Felelős: Kárpáti Antal igazgató